

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LE PÉTROLE EN IRAK

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le lundi 24 mai 1937, à 2 heures

PAR

Mehdi HESSABI

Président : M. OUALID, professeur

*Suffragants : { M. NOYELLE, professeur
 { M. PERROUX, professeur*

PARIS

JOUVE & C^{ie}, ÉDITEURS

15, RUE RACINE, 15

1937

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT



Digitized by the Internet Archive
in 2026

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LE PÉTROLE EN IRAK

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le lundi 24 mai 1937, à 2 heures

PAR

Mehdi HESSABI

Président : M. OUALID, professeur

*Suffragants : { M. NOYELLE, professeur
 { M. PERROUX, professeur*

PARIS

JOUVE & C^{ie}, ÉDITEURS

15, RUE RACINE, 15

1937

*39066

*La Faculté n'entend donner aucune approbation ni
improbation aux opinions émises dans les Thèses;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.*



AVANT-PROPOS

Le xx^e siècle marque le début d'une ère nouvelle dans le domaine politique comme dans le domaine économique.

Il n'est pas d'exemple dans l'histoire du monde de modifications de frontières aussi graves, de bouleversements politiques aussi profonds que ceux qui ont suivis la guerre et qui furent l'œuvre de la Conférence de la paix.

De nombreux Etats furent créés et parmi eux, l'Irak. Ce pays, pendant des siècles, n'avait été qu'une partie intégrante de l'Empire Turc. A la Conférence de la Paix les Grandes Puissances lui donnèrent, avec l'existence, un statut aux termes duquel, l'Irak, encore trop faible pour se protéger des révoltes intérieures et des agressions extérieures, fut placé sous mandat anglais.

Ce mandat dura près de douze ans et en 1932, l'Irak obtint son entière indépendance. Il entra à la Société des Nations, encore adolescent certes, mais en plein essor économique.

On n'ignore pas, en effet, l'importance qu'a pris le pétrole dans la vie économique des pays, depuis quelques années. On aura par la suite, l'occasion de citer ses multiples applications, de parler du rôle qu'il joue et qu'il sera de plus en plus appelé à jouer, tant dans le domaine de l'économie que dans celui de la défense

nationale. Mais ce qu'il faut noter dès à présent, c'est qu'il est devenu une des matières premières les plus nécessaires de la vie moderne, aussi les grands pays ne manquent-ils pas de se constituer une politique nationale de pétrole, cette question étant vitale pour tous.

C'est donc une nécessité pour l'Etat qui n'en a pas sur son propre territoire d'en chercher ailleurs. Mais cette tâche malaisée devient de plus en plus difficile, car là où, après des prospections, on réussit à découvrir l'existence de ce précieux liquide, on se heurte toujours à un représentant d'un des grands trusts mondiaux; la lutte est inutile, car il n'est pas d'Etat qui pourrait mettre en jeu des moyens financiers aussi considérables que ceux dont disposent ces grandes Compagnies pétrolières.

Ainsi toutes les Compagnies qui ont été créées récemment dans le proche et le moyen Orient, pour y faire des recherches et déterminer les conditions d'exploitation possibles, ne sont que des filiales des grands trusts du pétrole.

Ne se pliant à aucune autorité précise, par là même qu'ils sont internationaux, entièrement maître d'eux-mêmes, ces trusts, quand ils agissent par l'entremise de leurs filiales, n'ont pas de rapport avec le public et ne sont pas soumis à la nécessité de publier un état de leur exploitation et de l'étendue de leur activité. Ainsi il est parfois difficile d'obtenir une documentation précise à leur sujet et on en est réduit trop souvent à raisonner sur des renseignements qui n'apportent pas une information aussi ample qu'il serait désirable.

LE PÉTROLE EN IRAK

INTRODUCTION

Le pétrole, connu depuis très longtemps, même dès l'antiquité, n'a été exploité industriellement que récemment.

C'est en 1859 que fut achevé à Titusville, Etats-Unis, le premier puits de pétrole foré en profondeur. Mais jusqu'au début du xx^e siècle, le pétrole n'était employé que pour l'éclairage et encore son importance allait-elle en diminuant par suite de l'usage de plus en plus répandu du gaz et de l'électricité.

Les découvertes contemporaines, les besoins croissants de l'industrie et du commerce lui ont fait prendre une place considérable dans l'économie mondiale.

En effet, la découverte du moteur à explosion et celle de Diesel ont donné un nouvel essor au développement du pétrole et de ses dérivés.

Pendant la Grande Guerre, le pétrole a joué un rôle important dans les opérations militaires, si bien que dans un télégramme au Président Wilson, M. G.

Clemenceau pouvait dire : « Si les Alliés ne veulent pas perdre la guerre, il faut que la France combattante, à l'heure du suprême choc germanique, possède l'essence, aussi nécessaire que le sang dans les batailles de demain. »

C'est pendant cette période que la locomotion automobile et aérienne s'est considérablement développée.

LE PÉTROLE.

Le pétrole existe dans la nature à l'état gazeux, liquide ou solide.

Généralement il est à l'état de liquide, accumulé dans les roches souterraines.

Au contact de l'air, le pétrole s'oxyde et forme le bitume ou asphalte.

Le pétrole est composé principalement d'hydrocarbures, c'est-à-dire un mélange d'hydrogène et de carbone.

Il contient également d'autres éléments tels que le soufre, l'oxygène, l'azote, etc.

GENÈSE DU PÉTROLE.

Sur l'origine du pétrole il y a différentes théories que l'on peut classer en deux groupes.

a) *Origine organique.* — Les partisans de cette théorie disent que le pétrole a pour origine les restes d'animaux, de plantes marines qui ont été ensevelies dans la boue, le sable, etc.

Sous l'influence d'une forte pression et d'une température élevée, ces restes ont donné naissance à des hydrocarbures.

b) *Origine inorganique.* — La seconde théorie fait du pétrole une formation spontanée, effectuée aux dépens de matières purement minérales.

Dans cette théorie les gisements de pétrole sont dans les régions volcaniques, les montagnes plissées récentes.

Le pétrole est en général accompagné de gaz et parfois le gaz est dissous dans sa masse.

Les premiers gîtes où le pétrole s'est formé sont appelés des roches mères. Mais, grâce à sa fluidité et à la pression des gaz, le pétrole suinte dans les fissures des couches terrestres. Ainsi il se déplace de bas vers le haut, et s'accumule dans les roches poreuses qui sont couvertes d'un plafond imperméable. Ces roches sont appelées : *Roches réservoirs*.

Toute la difficulté pour un prospecteur est de savoir où sont ces roches qui cachent le liquide or.

ANTICLINAUX, SYNCLINAUX ET MONOCLINAUX.

Les couches terrestres sont le plus souvent, par des phénomènes cosmiques, fortement plissées.

La partie concave de ces plissements est appelée synclinal et la partie convexe, anticlinal.

Le plus souvent le pétrole s'accumule dans les anticlinaux où le gaz qui accompagne le pétrole occupe

le dôme et l'eau salée le fond ; entre les deux se trouve le pétrole par suite de sa densité inférieure à celle de l'eau.

Cependant certaines couches sédimentaires ne sont que très peu plissées et forment, pour ainsi dire, une ligne horizontale. Elles sont connues sous le nom de monoclinaux. On les retrouve surtout en Amérique du Sud (Pérou).

Les phénomènes cosmiques ont causé de violents bouleversements aux couches terrestres. Ainsi, il en résulte qu'on peut rencontrer la roche réservoir, plusieurs fois, sur une même verticale, à des niveaux différents.

Comme la qualité du pétrole est la même, on en conclut qu'originellement ces différentes roches réservoir ne formaient qu'une seule roche réservoir.

L'EXTRACTION DU PÉTROLE.

Prospection. — La première condition consiste à savoir si tel ou tel terrain contient du pétrole.

Dès le début, les premiers éléments pour les prospecteurs étaient les indices superficiels :

- 1° l'existence de bitume dans la région ;
- 2° les volcans de boue ;
- 3° l'existence de feux éternels ;
- 4° certaines plantations qu'on avait déjà rencontrées dans certains champs pétrolifères en exploitation.

Avec une telle méthode d'observation, appelée Wilde-Cutting, l'élément chance joue un rôle considérable.

Aujourd'hui, grâce aux progrès de la science dite géophysique (magnétométrie, gravimétrie, méthode sismique, méthodes électriques, etc.), on peut indiquer la présence du pétrole dans telle ou telle région d'une façon presque certaine.

LE SONDAGE.

Les champs pétrolifères ainsi déterminés, on doit passer au sondage.

Les opérations de sondage consistent à creuser des puits sur les structures indiquées. Ce sont des trous circulaires d'un diamètre variant entre 30 et 50 centimètres.

La profondeur de ces puits varie entre 300 mètres et plusieurs milliers de mètres.

Plus le puits est profond, plus les dépenses sont considérables.

Normalement, le coût d'un puits, de profondeur moyenne, est d'un million de francs ou plus.

Pour mesurer la richesse d'un gisement pétrolifère, il faut creuser plusieurs puits ni trop rapprochés ni trop éloignés, de peur d'en abandonner une partie.

Le sondage se fait au rotary (sondage rotatif), appareil qui tourne au fond du puits, ou au trépan (en frappant le sol avec un trépan).

Le premier, plus moderne, est plus coûteux, mais a l'avantage de permettre un avancement très rapide des travaux. Comme exemple, on peut citer les puits de Kirkouk, en Irak, qui sont à une profondeur de plus de 450 mètres, et qui ont été forés en 100 jours.

L'opération de sondage est très délicate et exige une minutieuse attention.

En effet, toute venue d'eau peut inonder le puits. Tout instrument ou outil tombé au fond du puits peut causer des dépenses supplémentaires énormes pour le sauvetage du puits.

Le plus grave est celui de la déviation du puits au cours du sondage.

La roche réservoir atteinte, si le pétrole est riche en gaz, il jaillit spontanément de son gîte, événement heureux.

Si le pétrole n'a qu'une faible portion de gaz, la pression est minime. Il faut pour l'extraire recourir aux moyens artificiels : le pompage, cloche à soupape dite « cueillère », etc.

Les puits ainsi forés ne sont pas tous productifs.

Il y en a qui ont un rendement considérable, d'autres qui se révèlent stériles et certains autres ne produisent que du gaz « wet gas ».

Aux Etats-Unis, durant l'année 1931, 21.165 puits furent forés dont 6.703 ont été stériles et 2.885 ne donnèrent que du gaz. La perte ainsi causée a été évaluée à un total d'environ 4 milliards de francs.

RAFFINERIE.

Le pétrole brut tel qu'il existe dans la nature n'est pas utilisable dans l'industrie ; pour qu'on puisse l'utiliser, il faut le distiller.

OPÉRATION PRÉLIMINAIRE DE LA DISTILLATION

Le séchage. — Comme le brut contient une certaine quantité d'eau, pour éviter des frais supplémentaires de chauffage, il faut l'en débarrasser. Sa présence peut même causer, en cas de bouillonnement et débordement, des incendies.

Le séchage se fait soit par simple décantation, soit par des méthodes centrifuges.

Le topping. — C'est par là que commence la distillation. Le topping consiste à chauffer progressivement, dans une chaudière, le brut déjà séché. Avant que la température atteigne 100° centigrades, le liquide commence à bouillir : On en obtient :

- 1° le gaz butane ;
- 2° l'éther de pétrole ;
- 3° entre 100° et 200°, on obtient toutes les gammes d'essences (essence aviation, essence tourisme, essence poids lourd) ;
- 4° lampant : en continuant à augmenter la température entre 200 et 300° on obtient le kérosène ou lampant ;

5° viennent ensuite les sous-produits : gas-oil, mazout, road-oil, brai, coke de pétrole.

Les appareils du topping sont : soit

1° Shell Still, soit

2° Pipe-Still.

Cracking. — L'essence de topping ne suffisant pas aux besoins de la consommation, on a recours à un moyen pouvant augmenter artificiellement le rendement en essence du brut. C'est le cracking. Il consiste à « craquer » le brut toppé par une pression mécanique très forte et une température élevée. Ainsi on arrive à arracher les fractions légères sous forme de gaz d'essence.

Les matières premières du cracking sont en général le lampant, le gas-oil et le mazout.

L'essence ainsi obtenue a l'avantage d'être antidétonante.

Les résidus du topping servent également à la fabrication des huiles de graissage (huiles à broches, huiles à machine, huiles à cylindre).

Raffinage. — Vient ensuite le raffinage proprement dit, qui consiste à débarrasser les produits commerciaux de leurs impuretés, telles que gommes, asphaltes, etc.

Parmi les résidus que nous avons cités précédemment, il y en a deux qui, de jour en jour, prennent une importance plus considérable :

Le gas-oil pour les moteurs Diesel et le mazout. Celui-ci sert pour le chauffage des chaudières et a l'avantage de fournir un pouvoir calorifique de 30 % au moins supérieur à celui du charbon.

Aujourd'hui, toutes les flottes consomment du mazout qui leur procure des avantages considérables :

- 1° la faculté de ravitaillement, même en pleine mer ;
- 2° rapidité d'allumer le feu et passer, en un espace de quelques minutes, de la vitesse normale à la vitesse maxima ;
- 3° réduction du personnel.

Le transport. — Le brut extrait doit être conduit aux raffineries et de celles-ci aux centres de distribution.

Les raffineries sont généralement construites au bord de la mer, dans les ports maritimes. Il en résulte que, très souvent, elles sont placées très loin des champs pétrolifères qui leur fournissent le brut nécessaire.

D'autre part, pour qu'une raffinerie puisse vivre économiquement, elle doit traiter une certaine quantité de brut, de l'ordre de quelques centaines de milliers de tonnes par an. Or, il est bien rare qu'un puits parvienne à fournir pendant de longues années la quantité voulue.

MOYENS DE TRANSPORT.

Le caractère liquide du pétrole a permis de créer un nouveau système de transport par terre, dont l'efficacité et le bon marché ne se retrouvent dans aucune autre industrie.

Ce système consiste à transporter le pétrole des centres de production aux raffineries, et de celles-ci aux centres de consommation par des conduits métalliques appelés pipe-line.

L'installation complète de ce système nécessite des réservoirs aux points extrêmes et en divers autres points, des stations de pompage, des réseaux de communications téléphoniques et télégraphiques, des usines de production de force motrice, etc.

Quant au transport entre les ports d'exportation et les centres étrangers de consommation, il se fait au moyen de bateaux-citernes, moyen très efficace pour le transport du pétrole sur les mers et les océans.

LES TRUSTS DU PÉTROLE.

De toutes les ententes entre entreprises industrielles, le trust est une des plus importantes.

A l'origine, le trust consistait en une simple entente entre les principaux producteurs d'une branche d'industrie « en vue de confier à une personnalité particulièrement qualifiée par ses capacités et sa connais-

sance des affaires la direction effective des diverses entreprises » (1). C'était le voting trust.

La seconde forme juridique était celle de « consolidation » ou « fusion » dans laquelle les diverses entreprises se confondaient et n'en constituaient qu'une seule.

Enfin, la forme la plus récente est celle de « holding trust » dans laquelle une société par actions obtenait la possession de la majorité des actions des diverses entreprises existantes. Celles-ci, en apparence indépendantes, sont dirigées, en fait, par le « holding trust ».

En réalité le trust est une concentration de second degré, car il implique la création d'un organisme de coordination au-dessus des entreprises, déjà concentrées, dans le but de limiter et parfois de supprimer la concurrence.

Dans le domaine du pétrole, les trusts, grâce à leur puissance financière, ont pris une telle importance que pendant un certain temps ils avaient le monopole de la production de ce liquide.

L'industrie du pétrole est, par sa nature même, favorable à la main-mise et au contrôle des trusts.

1° Le coût du forage des puits de pétrole est très élevé.

2° Grâce à la mobilité du pétrole on trouva un moyen de transport, pipe-line, qui diminue le prix du transport de pétrole de 50 %.

1. PERREAU : *Cours d'Economie Politique*, 5^e éd., 1931, page 179.

Mais l'installation des pipes-lines nécessite une immobilisation considérable de capitaux.

3° Le coût de l'installation d'une raffinerie est très élevé et pour qu'elle puisse fonctionner commercialement, il faut qu'elle traite plusieurs centaines de tonnes de brut par an. Ce qui entraîne des dépenses considérables.

4° Le monde entier est consommateur de pétrole et de ses dérivés, tandis qu'il n'y a que quelques pays qui sont producteurs de pétrole.

5° Le transport du pétrole du lieu de la production vers les centres de distribution se fait par flotte de bateaux-citernes d'une importance considérable.

6° Pour que l'approvisionnement des marchés de la consommation se fasse d'une façon régulière, des centres d'emmagasiner du pétrole sont nécessaires.

Tout cela montre l'importance des capitaux qui doivent être immobilisés, ce que les sociétés d'une importance moyenne ne peuvent pas faire.

GROUPE AMÉRICAIN.

La Standard Oil créée en 1872, aux Etats-Unis, par le génie de J. Rockfeller, est le plus ancien des trusts du monde. Après le vote de la loi Sherman (1890), qui interdisait les trusts, cette société fut reconstituée à plusieurs reprises et prit finalement la forme d'un holding trust, organisme qui contrôle plusieurs sociétés apparemment indépendantes.

La société mère est la Standard Oil of New Jersey, qui a un capital de 750.000.000 de dollars.

Elle produit 24.000.000 de tonnes de pétrole aux Etats-Unis et 14.000.000 de tonnes à l'étranger. En plus, elle achète 14.000.000 de tonnes pour l'approvisionnement de ses immenses raffineries .

Elle a également une flotte de 200 navires-citernes avec un tonnage de 1.957.000 tonneaux.

La société a acquis une certaine part dans le capital de la majorité des sociétés pétrolières et ses produits sont vendus sur tous les marchés du monde entier.

GROUPE ANGLAIS.

1° *La Royal-Dutch-Shell Cy. Ltd.* est le second trust du pétrole qui est la rivale de la Standard Oil. Fondée en 1890 par un Hollandais, Kessler.

Au début, l'entreprise n'avait qu'une concession de pétrole dans les îles de la Sonde.

En 1900, Deterding, qui sera surnommé plus tard « le Napoléon du pétrole », prit la direction de l'entreprise et la même année conclut un accord avec la Shell Transport and Trading Cy.

D'autres accords consolidèrent les liens entre les deux sociétés et par la suite, en 1907, deux filiales furent créées :

a) *Bataafche Petroleum Maatschappij*, chargée de la production du pétrole.

b) *Anglo-Saxon Petroleum Cy*, chargée de la partie commerciale. C'est cette dernière qui représente les

intérêts de la Royal Dutch au sein de l'Iraq Petroleum Cy Ltd.

Le capital de ces deux filiales est souscrit de la manière suivante :

60 % pour la Royal Dutch ;

40 % pour la Shell.

Les intérêts de la Compagnie s'étendent au monde entier. Elle a un capital de 10 milliards de francs et une production de 24.000.000 de tonnes par an. Elle possède 43 raffineries et une flotte de 195 navires-citernes ayant un tonnage de 1.818.425 tonnes.

2° *L'Anglo-Iranian* est le troisième trust du pétrole. Fondée en 1909, cette société est devenue un organe semi-officiel, car le gouvernement britannique est son principal actionnaire.

Son capital est de 26.500.000 livres sterling et sa production pour l'Iran est d'environ 8.000.000 de tonnes. Elle a plusieurs raffineries dont les principales, en Australie (Port Darwin), en Iran (Abadan et Kermanschah) et en Angleterre (Swansa et Grangemouth). La capacité annuelle de ces raffineries est de 4.500.000 tonnes. Sa flotte de bateaux-citernes est de 359 unités dont 87 tanks-steamers. Elle a également une participation dans l'Iraq Petroleum Cy.

GROUPE SOVIÉTIQUE.

Nous devons aussi citer les « trusts soviétiques » qui sont importants par leur production.

En 1918, la nationalisation des gisements de pétrole fut décrétée en Russie. Toutes les activités de cette industrie sont aux mains de l'Etat, qui a constitué des sociétés de vente en gros dans la plupart des capitales européennes.

Dans chaque région se trouve une « Union d'Etat de l'industrie pétrolière » qui porte le nom de la région (exemple : Grosnyneft).

Ces unions sont placées sous la haute direction du Conseil supérieur de l'Economie nationale.

La production de la Russie a progressé ces derniers temps d'une façon considérable. Actuellement, elle est au deuxième rang des pays producteurs avec une production, pour l'année 1935, de 25 millions de tonnes, que les ingénieurs escomptent porter prochainement à 47 millions de tonnes.

Sa production actuelle représente 11 % de la production mondiale.

Entente entre les trusts. — Les deux premiers trusts (Standard Oil et Royal Dutch Shell) étaient depuis longtemps les deux grands rivaux qui se disputaient l'acquisition et la possession des sources pétrolières. Mais on assiste actuellement, et cela depuis quelques années, à l'apparition d'une certaine entente entre les grands producteurs rivaux.

Le cas le plus typique est celui de l'*Iraq Petroleum Cy*, dans laquelle se réunissent les intérêts de ces différentes Compagnies. Comme elles ont obtenu

d'excellents résultats, elles ont étendu cette nouvelle politique à d'autres régions.

C'est à cela qu'il faut attribuer la création d'une nouvelle Compagnie pétrolière : « Petroleum Concessions », dont le champ d'activité s'étend à la rive gauche du Golfe Persique, à la Syrie et à la Palestine.

Ainsi, on peut se demander s'il ne faut pas voir dans cette ligne de conduite des grands trusts, un effort pour grouper et coordonner des intérêts jusqu'alors rivaux en une sorte de « super trust », qui chercherait à accaparer la quasi totalité de la production mondiale.

TABLEAU REPRÉSENTANT LE CAPITAL,
LA PRODUCTION ET LE TONNAGE DES BATEAUX-CITERNES
DES TROIS GRANDS TRUSTS DU MONDE.

Nom —	Capital en francs —	Production en tonnes —	Tank- steamers —
<i>Standard Oil of</i>			
<i>New-Jersey . . .</i>	15.000.000.000	38.000.000	200 unités
<i>Royal Dutch Shell.</i>	10.000.000.000	24.000.000	195 —
<i>Anglo Iranian ..</i>	2.782.500.000	8.500.000	87 —

L'IMPORTANCE ÉCONOMIQUE ET LE RÔLE POLITIQUE DU PÉTROLE.

Grâce au développement du machinisme, l'industrie du pétrole a acquis une importance considérable. La division du travail et la concentration industrielle et commerciale y sont le plus développées.

Si l'Angleterre s'est intéressée, dès la première

heure, à la question du pétrole, c'est que l'exploitation et la répartition de ce liquide représentent pour elle un intérêt vital.

Il est de politique traditionnelle pour ce pays de posséder une flotte capable d'assurer la maîtrise des mers afin de permettre, même en cas de conflit armé, une liaison rapide avec tous les points du globe où ses intérêts sont en jeu.

Or, le charbon ne répond plus, en tant que combustible, aux besoins des navires modernes, car son rendement est devenu, dans l'état actuel, insuffisant.

A la flotte moderne, il faut un combustible de choix. Le pétrole remplit ces conditions d'une façon merveilleuse et l'utilisation du mazout dans les chaudières des navires a donné un nouvel essor à la navigation.

Il était donc indispensable à l'Angleterre, pour conserver cette maîtrise des mers à laquelle elle est si fermement attachée, de rechercher et de réserver un approvisionnement abondant de ce précieux liquide.

Ainsi le pétrole est devenu aujourd'hui une matière vitale pour tous les pays. Les grandes puissances ont été obligées de se créer une politique nationale du pétrole. Une des bases de cette politique consiste à raffiner le pétrole brut sur leurs propres territoires.

Les grands Etats ont construit des raffineries qui traitent directement le pétrole, qu'il soit extrait du pays même ou qu'il soit importé, politique opposée à celle des pays producteurs, qui ne l'exportent qu'après

l'avoir raffiné. C'est ainsi que l'aspect économique de la question se trouve dominé, depuis quelques années, par un aspect d'ordre militaire. En effet, l'utilisation des dérivés du pétrole dans l'aviation, dans les camions automobiles pour le transport des troupes, dans les navires de guerre, a pris une telle importance qu'on ne peut plus concevoir la possibilité d'une victoire sans l'emploi du pétrole. C'est pourquoi, lorsque, récemment, on a voulu appliquer l'article 16 du Pacte de la Société des Nations (sanctions), ce qui a paru le plus efficace pour l'application de cet article, ce fut le pétrole.

LE PÉTROLE ET LE FISC.

Le pétrole est devenu pour le fisc la matière imposable qui, en toute circonstance, peut apporter une aide efficace à l'Etat et combler, en tout ou partie, un déficit budgétaire.

Aujourd'hui, dans tous les Etats, le pétrole est lourdement imposé. A titre d'exemple, on peut citer le cas de la Roumanie. Dans ce pays, les impôts et les taxes sur le pétrole fournissent le tiers des ressources budgétaires du gouvernement.

Avec une telle imposition, il est évident que la consommation va en diminuant, et c'est là une des causes de la sous-consommation.

CONFÉRENCES MONDIALES.

En 1929 et 1932, plusieurs conférences réunirent à Chicago, à New-York et à Paris, les grands producteurs du pétrole, en vue de contrecarrer la crise qui sévissait dans l'industrie pétrolifère. Un plan de « conservation » fut préparé dans le but de rationaliser la production du pétrole. Mais l'opposition de la Roumanie et de l'U. R. S. S. empêcha la réalisation de ce projet.

LES SUCCÉDANÉS DU PÉTROLE.

Le pétrole synthétique. — Depuis un certain temps les savants ont concentré toute leur attention pour obtenir du pétrole synthétique en partant de végétaux ou de shistes bitumeux et en les distillant ; ces derniers ont donné des résultats positifs qui ont même dépassé la phase du laboratoire. Ainsi ont été construites des usines en Ecosse pour leur traitement. Malheureusement, les meilleures roches des shistes bitumeux ne donnent, dans l'état actuel de la science, que 10 % d'huile très pauvre en essence.

D'autre part, leur prix de revient est prohibitif, mais si un jour on parvenait à le diminuer et à augmenter par ailleurs le pourcentage de l'huile obtenue, un changement considérable se produirait, car la plupart des pays d'Europe, d'Amérique, possèdent d'immenses réserves de ces shistes bitumeux.

L'hydrogénation ou bergénisation. — C'est un second procédé pour obtenir de l'essence par l'hydrogénation de la houille. Par ce procédé, on est arrivé à obtenir de l'essence avec un rendement égal à 50 % de la quantité de charbon traité.

L'hydrogénation se fait soit en phase liquide soit en phase vapeur. Cette dernière permet la production d'essences très antidétonantes avec des rendements de l'ordre de 85 % en volume.

LA PRODUCTION MONDIALE DE L'ANNÉE 1929.

Année	Tonnes
1929.....	211.046.033
1930.....	199.777.400
1931.....	199.957.200
1932.....	179.905.201
1933.....	196.694.227
1934.....	208.261.193
1935.....	226.472.024
1936.....	245.000.000

La production du pétrole a augmenté, en 1936, de 11 % ; celle du charbon, de 8 %.

PRODUCTION MONDIALE D'APRÈS LE RAPPORT ANNUEL
DE LA COMPAGNIE ROYAL-DUTCH-SHELL.

(Tonnes.)

	1935	1934
Etats-Unis	134.980.000	123.225.000
Russie (Sakhaline)	25.138.500	24.150.500
Venezuela	21.990.373	20.112.115
Roumanie	8.385.000	8.467.455
Iran	7.607.400	7.657.970
Indes néerlandaises.....	6.060.795	5.908.533
Mexique	5.871.175	5.689.929
Colombie	2.461.000	2.475.000
Argentine	2.031.001	1.990.842
Pérou.....	2.294.000	2.191.000
Trinité	1.706.830	1.559.020
Indes anglaises	1.272.725	1.243.085
Pologne	515.000	529.210
Bornéo britannique.....	729.122	673.806
Japon (compris Tahiwan)....	264.625	211.201
Egypte	176.436	214.671
Equateur.....	246.899	236.822
Allemagne.....	429.663	314.852
Canada	204.215	203.017
Irak	3.728.681	1.066.365
France	75.795	78.985
Bahrein	174.000	38.514
Autres pays	125.789	23.301
TOTAUX.....	226.472.024	208.261.193

CHAPITRE I

La géographie de l'Irak.

Au cœur de l'Asie Occidentale se trouve l'Irak, pays comprenant toute la Mésopotamie, avec une bande de territoires placés en deçà et au delà des deux rivières, le Tigre et l'Euphrate.

L'Irak est limité au nord par la Turquie, avec les montagnes de l'Arménie et de Kourdistan ; à l'est par l'Iran, au sud par l'Etat de Koweït et le Nedjd et à l'ouest par la Transjordanie et la Syrie.

Sa superficie est de 370.043 kilomètres carrés.

Il est traversé par deux grands fleuves : le Tigre et l'Euphrate, dont les vallées constituent une plaine très fertile connue depuis très longtemps sous le nom de « Mésopotamie ».

Dans son ensemble, le pays est très plat et l'altitude est faible : à proximité des sources du Tigre, *Diaré-Békir* est à 600 mètres ; Mossoul à 250 mètres.

Cependant, des montagnes se dressent çà et là. Au nord-est, le Hamrin, et son prolongement, le Makhoul, ne sont que des plis détachés du Zagros.

Au nord, les montagnes sont généralement volcaniques. Les plus importantes sont Djebel Sandjar et Djebel Abd-ul-Aziz. Elles constituent des refuges dressés au-dessus des plaines où les Kurdes, les Yezidis se sont installés depuis plusieurs siècles et se sont fait respecter des Turcs et des Bédouins.

Ce sont les mêmes tribus qui fournissent actuellement les meilleures troupes du pays.

RIVIÈRES.

1° Le *Tigre* prend sa source dans les montagnes de Kourdistan, traverse le pays du nord au sud en passant par Bagdad, et se jette dans le Chat-El-Arabe.

Cette rivière, grâce à ses eaux abondantes, est navigable pendant toute l'année. Dans la partie placée au nord de Bagdad la navigation est faite comme du temps des Assyriens par des Couffes ou Kellek, radeau de poutres formant plancher sur des outres gonflées. C'est ainsi que les produits agricoles de Mossul sont dirigés vers le marché de Bagdad.

De Bagdad au Chat-El-Arabe, ce sont des vapeurs qui le parcourent. Le débit maxima du fleuve est de 7.000 mètres cubes.

2° *L'Euphrate*. Moins propre à la navigation par l'insuffisance de profondeur, l'Euphrate rend plus de services à l'agriculture. Malheureusement, comme le fleuve doit traverser les régions désertiques, une

grande partie de ses eaux s'évapore. Le débit maxima est de 4.000 mètres cubes.

Ces deux fleuves se réunissent et forment le Chat-El-Arabe : rivière large et profonde où les grands bateaux de mer peuvent entrer facilement.

LE CLIMAT.

L'Irak est un pays au climat continental, c'est-à-dire été chaud et hiver froid. Seulement, de temps à autre, il subit une vague de chaleur insupportable. Ainsi, du 15 juin au 15 septembre, la température ne doit pas descendre au-dessous de 40° dans la journée, tandis qu'en hiver en a constaté très souvent 12°.

Dans ces conditions, le régime serait celui d'une steppe à tendance désertique où l'on voit les crues des rivières finir au commencement d'une période de grande chaleur, pendant laquelle il faut à tout prix arroser.

L'irrigation devient ainsi une nécessité absolue. C'est pour la même raison que dès le temps des Babyloniens, des canalisations et des barrages ont été effectués dont il ne reste aujourd'hui que les ruines.

Ces dernières années, un plan d'irrigation, dont la réalisation permettrait un développement considérable de la richesse du pays, a été dressé par Sir W. Willcock. Mais la mise en œuvre de ce plan reviendrait très chère.

LA POPULATION.

L'Irak a une population de 2.849.282 habitants composée de la manière suivante :

<i>Par religion :</i>		<i>Par race :</i>	
Shiites	1.494.015	Arabes.....	2.206.192
Sunnites	1.146.685	Kurdes	499.760
Juifs	87.488	Iraniens.....	79.000
Chrétiens.....	78.792	Turcs	61.000
Autres	42.302	Indiens et autres.	32.330
TOTAL 2.849.282		TOTAL 2.849.282	

Elle est composée en partie par des fellahs et en partie par des tribus vivant sous des tentes. La vie y est très primitive et les chefs des tribus agissent comme au temps du moyen âge.

VOIES DE COMMUNICATIONS.

Les chemins de fer. — Les Allemands avaient obtenu, en 1903, la concession des chemins de fer de Bagdad. Cette ligne devait rattacher le Golfe Persique au Bosphore, seulement les intérêts politiques empêchèrent la réalisation de ce projet.

La ligne de Bagdad au Golfe Persique, qui longe l'Euphrate, fut construite avant la guerre par les Allemands et après la guerre les Anglais l'ont continuée à Kirkouk et à Baiji. Ainsi, à Bagdad, bifurquent les lignes reliant la capitale à Baiji et à Kirkouk.

Routes. — Des routes carrossables ont été construites pour relier les grands centres entre eux et à la Méditerranée. Ainsi un service de transport a été créé entre Beyrouth et Bagdad.

D'autres routes furent également construites par la Compagnie concessionnaire du pétrole de Mossul pour lui permettre d'expédier son matériel de forage, etc., sur les lieux de l'exploitation.

LES GRANDES VILLES.

Bassorah est un port sur le Chat-El-Arab (190.000 habitants). La ville, située à 3 kilomètres du fleuve, est reliée au port par des canaux. C'est une des villes les plus actives de l'Irak.

Bagdad (388.000 habitants) est la capitale du pays qui constitue pour l'Irak le grand centre de réception et de redistribution des marchandises étrangères ; elle concentre presque tous les produits à exporter. La ville est reliée au Golfe Persique par le Tigre et par une voie ferrée.

Mossul (320.000 habitants). Ville située au nord de l'Irak, est devenue aujourd'hui un centre industriel à cause de l'exploitation pétrolière.

LES RICHESSES DU PAYS.

L'Irak, autrefois très fertile, est aujourd'hui à peu près stérile, faute d'irrigation.

Le pays est très pauvre en ressources végétales et animales ; les minerais lui manquent. La seule source de richesse minière est le pétrole, qui peut apporter une aide efficace au relèvement du pays.

N. B. — Les chiffres donnés dans ce chapitre sont ceux donnés par l'*Annuaire Statistique International de la S. D. N.* (1936).

CHAPITRE II

Le pétrole de l'Irak.

L'IRAK ET SON PÉTROLE.

Ceux qui connaissent l'histoire de l'Irak s'étonnent que son pétrole, connu depuis si longtemps, n'ait été rationnellement exploité que récemment.

En effet, la Génèse donne une description de la construction de la Tour de Babel, dont le mortier contenait du bitume. Or, l'Ancien Babel n'était qu'une partie de Mésopotamie.

Plutarque, dans *Sa Vie d'Alexandre*, nous parle également du pétrole de Babylone où le retour d'Alexandre fut fêté par l'embrasement de deux ruisseaux de feu.

Dans certaines régions de Mésopotamie, le pétrole coulait comme un ruisseau. On peut citer, à titre d'exemple, la ville d'Hit, où le pétrole se déversait dans l'Euphrate.

Le feu sacré qui était l'objet, en Mésopotamie, de

l'adoration des tribus, n'était autre que le feu des gaz émanant des gisements pétrolifères.

LA GÉOLOGIE ET LA PROSPECTION.

D'après les géologues, « il existe une étroite relation entre la distribution géographique des manifestations pétrolifères et des accidents tectoniques », et selon M. Nicollesco : « La grande majorité, sinon la totalité des manifestations pétrolifères de l'Irak, appartiennent aux régions montagneuses de l'Arc Iranien, l'un des festons des grandes chaînes de montagnes qui s'étendent en guirlande depuis l'Asie Mineure jusqu'à l'Archipel de la Sonde. »

Il en résulte que les gisements pétrolifères de l'Irak sont la continuation de la « nappe » iranienne.

Selon le même auteur, « Comme édifice, la formation pétrolifère de l'Irak est, dans son ensemble, très bien constituée pour emmagasiner et conserver ses richesses minérales. Elle comprend des calcaires dolomités, excellentes roches-réservoirs, puis des marnes et schistes bitumeux, du gypse et du sel. En outre, elle cède ces richesses dans des conditions particulièrement intéressantes, tant du point de vue technique qu'économique. N'étant pas divisée à la manière des sables, la roche calcaire offre une moindre surface de contact entre l'élément solide et liquide. Ainsi le coefficient de frottement de l'huile en mouvement se trouva-t-il réduit à sa plus simple expression ».

Suivant certains géologues, en Iran et en Irak, il doit y avoir plusieurs roches-mères.

Dès la fin du xix^e siècle commençait l'ère des recherches méthodiques par des prospecteurs anglais et français. Mais elles furent limitées à certaines parties du territoire de Mésopotamie.

L'honneur revient au D^r Pascoe, directeur du *Geological Survey of India*, d'avoir entrepris seul, en 1919, la prospection méthodique de toute une partie de la Mésopotamie située à l'est du Tigre entre le Grand Zabe et le Diyala.

Ainsi, il dressa une liste de 17 champs et les classa dans les catégories suivantes :

- 1° aires de première importance ;
- 2° aires moins certaines, mais très prometteuses ;
- 3° aires incertaines, mais suffisamment prometteuses pour justifier des recherches ;
- 4° aires subordonnées plus ou moins aux succès des aires voisines.

L'éminent savant plaçait la structure de Kirkouk dans la troisième catégorie ; tandis qu'en 1927 elle se révélait très productive et qu'aujourd'hui elle est considérée comme l'un des plus riches gisements pétrolifères du monde.

En 1925 et 1926, deux missions de géologues, sous la direction du Professeur H. de Bockh, ont été envoyées par l'Iraq Petroleum Cy sur les lieux de la concession.

La France y était représentée par M. Viennot. Un

résumé de ses rapports a été donné par M. Mercier, Président de la Compagnie Française des Pétroles, lors d'une de ses conférences en 1928 : « Les indices de pétroles se répartissent en Irak en deux zones possédant des caractères topographiques et tectoniques particuliers ; ce sont :

- 1° la vallée de l'Euphrate dans le district d'Hit-Ramadi ;
- 2° la zone des collines de l'est du Tigre, orientées du nord-est au sud-est et allant de Zakho-Dokuk au nord de Mossul jusqu'au Tangao et au Paromal au delà de la frontière persane (iranienne).

La première de ces zones coïncide avec une « aire continentale » où les sédiments des temps secondaires et tertiaires ont conservé leur horizontalité primitive. Cette zone d'aspect calme est séparée de la zone déjà tourmentée des collines par une frontière topographique et géologique constituée par le Djebel Hamrin et le Djebel Makhul.

La zone des collines est elle-même séparée des vraies montagnes par la ligne Arbil-Chem-Chemal.

En Irak, la topographie et la structure géologique concordent la plupart du temps ; il y a peu de pays où la solidarité entre le relief et la structure soient aussi intimes.

La série stratigraphique en Irak, va, d'après les connaissances actuelles, du cénomamen (Crétacé moyen) aux dépôts récents.

Le Crétacé, d'ailleurs, n'affleure qu'au nord-est dans la haute barrière rocheuse des montagnes Kurdes (Sefin-Dagh) et, au sud-ouest, très loin dans la plaine au sein de l'« aire continentale ».

Les terrains tertiaires, d'âge plus récent, constituent l'ossature des chaînes de collines intermédiaires.

L'Eocène qui recouvre le Crétacé sans discordance, affleure de même aux deux extrémités, mais pointe dans l'intervalle, dans les anticlinaux les plus érodés (Djebel Atshan, Quarah Chaugh Dag, Ain El Sefrah).

L'Oligocène est bien développé dans le Quarah Chaugh-Dagh, probablement dans le Djebel Butmah, au nord-ouest de Mossul et dans le Tangao et le Paromal. Les formations miocènes qui couvrent les plus grandes surfaces en Irak nous intéressent le plus vivement puisqu'elles fournissent les roches-magasins du pétrole et ses couvertures imperméables.

Ces formations qui se retrouvent en Perse (Iran) au champ de Meïdan Naftun, présentent quatre facies principaux auxquels les géologues ont donné des noms empruntés à la géographie locale :

1° Celui de ces facies qui est placé le plus profondément dans la série est celui de l'Asmari ; il est essentiellement calcaire.

2° Lowers Fars, du nom de la province voisine Ormuz, est lagunaire et essentiellement gypseuse, avec intercalations marneuses et dépôts calcaires, généralement dolomitiques.

3° Vient le faciès détrique où dominant les dépôts d'eau douce, dominé à sa partie inférieure gréseuse et marneuse : Upper-Fars.

4° La partie supérieure du faciès détrique où dominant les conglomérats : Bakhtiari.

Ces faciès se superposent là où on les trouve. C'est Asmari qui est imprégné en Perse et c'est dans son faciès dolomitique caverneux qu'il est le plus apte à fournir une bonne roche magasin.

Ailleurs les suintements semblent provenir parfois du Lowers Fars. »

La mission des géologues choisit dix structures considérées comme pétrolifères et l'année suivante, en 1927, les forages commencèrent sur huit de ces structures.

Chose curieuse, les forages révélèrent que les roches-réservoirs étaient placées à une profondeur beaucoup plus près de la surface que celle que les géologues avaient prévue.

Ainsi, la Sonde de Kirkouk a atteint le pétrole à une profondeur de 463 m. 60 au lieu de 900 mètres. Celle des Quyarrah à 350 mètres au lieu de 500 mètres et a produit 1.000 tonnes par jour.

CHAPITRE III

Les compagnies concessionnaires du pétrole.

Les Compagnies qui exploitent la richesse pétrolière de l'Irak sont au nombre de trois. L'étude de chacune d'elles sera faite d'après un ordre chronologique.

SECTION A

L'Irak Petroleum Company Ltd.

C'est un consortium international dans lequel les intérêts de plusieurs Etats sont représentés par les plus grandes Compagnies pétrolières du monde.

Avant 1929, la Société était connue sous la raison sociale de la *Turkish Petroleum Company Ltd*, mais à partir de cette date, ce nom fut changé en celui de *Iraq Petroleum Company Ltd*.

La composition de ce Consortium international ayant souvent varié, nous étudierons successivement :

- a) l'Iraq Petroleum Cy, avant la guerre ;
- b) l'Iraq Petroleum Cy, pendant la guerre ;
- c) l'Iraq Petroleum après l'accord de San Remo ;
- d) l'Iraq Petroleum après l'entrée du Groupe Américain.

a) *L'Iraq Petroleum Cy avant la guerre.* — En 1896, l'attention des hommes d'affaires s'était portée vers les régions pétrolifères de l'Iraq, dont le pétrole faisait partie des biens de la liste civile du Sultan.

En effet, le Sultan Abdul-Hamid, par les firmans de 1889 et de 1898, s'attribue les richesses pétrolifères de son Empire et les incorpore aux biens de sa « liste civile ».

Dès lors, celui qui voulait obtenir une concession pétrolifère en Turquie devait entrer en négociation avec la « liste civile ». Celle-ci, en promettant aux uns et refusant aux autres, tirait ainsi partie et ne manquait pas d'en retirer d'appréciables avantages pécuniaires.

Ce fut ainsi que la Compagnie allemande des Chemins de fer d'Anatolie qui, en 1903, avait obtenu la concession des Chemins de fer de Bagdad-Bahn avec le droit d'exploiter les gisements des minerais situés dans une zone de 20 kilomètres des deux côtés de la voie ferrée, obtenait de la « liste civile » en 1904 une option de deux ans, pour l'exploitation des gisements pétrolifères de Bagdad et de Mossul.

La Compagnie dépêcha une mission d'étude sur les lieux.

De son côté, d'Arcy ayant obtenu, en 1901, du gouvernement de l'Iran, une concession des gisements pétrolifères de ce pays, sauf les cinq provinces du Nord, voulait obtenir du gouvernement ottoman une concession pour exploiter le pétrole de Mésopotamie.

La révolution des Jeunes Turques, en 1907, bouleversa la situation. Un nouvel Iradeh, publié en 1908 et 1909, transféra les gisements pétrolifères de la « liste civile » au ministère des Finances.

La Compagnie des Chemins de fer d'Anatolie reprit ses négociations avec le gouvernement Turc, en vue de renouveler sa concession pétrolifère.

Pendant ce temps, la Royal Dutch, voyant progresser l'activité allemande dans le domaine pétrolier de la Mésopotamie, entra à son tour en négociations pour obtenir la concession du pétrole de l'Empire Turc.

Il en résulta qu'en 1911 fut fondé, sous la présidence de Sir Henry Babington Smith, une Société sous le nom de *African and Eastern Concession Ltd*, composée des intérêts de deux groupes très importants : la *Deutsche Bank* et la *Banque Nationale de Turquie*.

L'année suivante, c'est-à-dire en 1912, elle fut transformée sur l'initiative de Sir Ernest Cassel, le grand financier anglais, et prit le nom de *Turkish Petroleum Cy Ltd*.

Cette transformation avait pour objet de faire entrer la Société Anglo-Saxone, filiale de la Royal Dutch, dans la nouvelle Compagnie.

Grâce aux efforts de Sir Ernest Cassel et de M. S.

Gulbengian, un nouvel accord fut conclu en mars 1914 entre les groupes rivaux, afin de permettre à l'Anglo-Iranian, Société exploitant le pétrole de l'Iran, d'entrer dans une nouvelle Turkish Petroleum Company.

Par la suite, le capital de la Société fut réparti de la façon suivante :

Anglo-Iranian.....	50 %
Anglo-Saxon (Royal Dutch).....	25 %
Deutsche Bank	25 %

Une sous répartition de 5 % du total fut accordée à M. S. Gulbengian par les deux premiers groupes en rémunération de ses bons offices.

De la lettre de Lord Curzon, à l'Ambassadeur des Etats-Unis, du 28 février 1921, il résulte que la Turkish Petroleum Cy avait l'appui des gouvernements britannique et allemand (ceux-ci avaient même signé l'accord de mars 1914 intervenu entre les différents groupes) et que les Ambassadeurs respectifs des deux gouvernements à Constantinople étaient intervenus auprès de la Sublime Porte pour que la Turkish Petroleum Cy puisse obtenir la concession des gisements pétrolifères des vilayats de Mossul et de Bagdad.

Ceci montre l'importance que ces gouvernements attachaient à la question du pétrole, et plus particulièrement aux gisements pétrolifères de Mésopotamie. Ainsi, la politique se mêlait à l'économique.

Par ailleurs, pour empêcher dans l'avenir toute

manœuvre secrète, les groupes rivaux s'engagèrent, par l'accord de 1914, dit : « *Foreign Office Agreement* », à ne pas se faire concurrence sur le territoire de l'Empire Turc.

Si dans cette limite, l'un des signataires voulait rechercher et exploiter du pétrole, il était nécessaire que ce fût par l'intermédiaire de la Turkish Petroleum Cy.

Ainsi, cette société devint l'unique instrument d'action pour ses différents membres.

Bref, le gouvernement ottoman informa, le 28 juin 1914, l'ambassadeur de Grande-Bretagne qu'une concession était accordée à la Turkish Petroleum Cy pour le pétrole des vilayats de Mossul et de Bagdad.

Le Firman qui accordait cette concession réservait pour plus tard, au Ministère des Finances Turques, le droit de fixer sa part dans l'entreprise et de déterminer les termes du contrat (lettre de Lord Curzon du 28 février 1921, à l'ambassadeur des Etats-Unis).

b) *L'Iraq Petroleum Company pendant la guerre.*
— La guerre empêcha la Turkish Petroleum Cy de continuer ses travaux d'exploitation.

Peu après la déclaration de guerre, le gouvernement anglais mit sous séquestre la part allemande dans la dite Compagnie, comme bien appartenant à l'ennemi.

Pendant cette période, c'est-à-dire dès le début de 1916, les gouvernements russe, français et anglais se

partagèrent en zones d'influence toute une partie du proche Orient et de l'Arabie.

Celle de l'Angleterre comprenait toute la partie méridionale de la Mésopotamie, y compris Bagdad, l'Arabie et le port de Haïffa.

Celle de la Russie, les provinces d'Erzeroum, Trebizonde, etc., et toute la partie sud de Kourdistan.

Pour que ces deux Etats ne soient pas en contact direct, on avait accordé la zone intermédiaire à la France. Celle-ci s'étendait de la Méditerranée jusqu'à la frontière iranienne, donc embrassait une partie de Mossul.

Puis vint l'accord Sykes-Picot du 16 mai 1916.

Les principales dispositions de cet accord sont :

1° « Les deux puissances étaient disposées à reconnaître et à protéger un Etat arabe indépendant ou une confédération d'Etats arabes, sous la souveraineté d'un chef arabe, s'étendant à la frontière iranienne à l'est, jusqu'à Akaba à l'ouest, et comprenant les villes de Mossul, Ras-El-Ain, Alep, Hama, Homs, Damas, Deraa, Akaba. Ce territoire devait être partagé en deux zones d'influence. La zone française comprenait la partie au nord, la zone anglaise la partie au sud, d'une ligne passant plus ou moins au centre du nouvel Etat en perspective. »

2° « Deux territoires furent octroyés à la France et à l'Angleterre respectivement. La zone française, la zone bleue, comprenait la bande littorale de la Syrie et toute la Cilicie. Elle comprenait les villes de

Beyrouth, Tripoli, Alexandrette, Adana, Aintab, Mardin, etc.

La zone britannique, la zone rouge, comprenait la Mésopotamie méridionale avec Khanaquin comme limite nord et s'étendait jusqu'au delà de Koweït au sud. Elle comprenait les villes de Bagdad, Bassarah, etc.

Les deux puissances avaient le droit d'établir une administration ou un contrôle direct ou indirect, tel qu'elles le jugeaient convenable, mais cela seulement après entente avec l'Etat ou la confédération d'Etats arabes. »

Ainsi, du fait de cet accord, le vilayat de Mossul avait été compris dans la zone d'influence française.

Dans ces négociations diplomatiques, les Anglais avaient oublié le pétrole de Mossul ; aussi, peu après, se souvenant de la Turkish Petroleum Cy, l'Angleterre demanda la confirmation des droits et intérêts qu'elle avait obtenus dans cette région. C'est ainsi que dans la lettre écrite le 15 mai 1916 à M. Paul Cambon, ambassadeur de France à Londres, Sir Edward Grey déclarait :

«... je serais, en attendant, reconnaissant à votre Excellence si elle pouvait m'assurer que dans les régions qui sous les conditions énoncées dans cette communication, deviendront entièrement françaises où dans lesquelles les intérêts français seront reconnus prédominants, toutes les concessions britanniques existantes, les droits de navigation et les droits de privilèges de tous les établissements religieux, scolaires ou médicaux anglais, seront maintenus.

Le Gouvernement de Sa Majesté est, comme de juste, prêt à donner une assurance réciproque en ce qui concerne la sphère britannique. »

Le même jour, M. Paul Cambon répondait :

« ...le Gouvernement français est prêt à sanctionner les diverses concessions britanniques, ayant date certaine antérieure à la guerre, dans les régions qui lui seraient attribuées et qui relevaient de son action. »

Ainsi toutes les concessions anciennes obtenues par les Anglais continuaient à conserver leur valeur juridique.

L'armistice était signée le 30 octobre 1918 et quelques jours après les troupes anglaises occupaient le territoire de Mossul.

Par la suite, la France céda Mossul à l'Angleterre tout en exprimant le désir d'obtenir en échange 50 % de son pétrole.

Après la guerre. — Le traité de paix donna naissance à un nouvel Etat, l'Irak. Sa frontière avec la Turquie ne pouvant être fixée par le traité de Lausanne de 1923, une certaine procédure fut prévue dans l'article 3 dudit Traité, dont nous parlerons sous le titre de *l'Affaire de Mossul*.

Au cours des négociations de paix, la France évoqua la question du pétrole, et cela grâce à l'énergique action de M. Bérenger.

De son côté, l'Angleterre donnait au Public Trustee l'autorisation de vendre la part allemande qu'elle avait mise sous séquestre pendant la guerre.

M. Béranger, ayant appris cette nouvelle, fit plusieurs voyages à Londres et signa avec Sir Walter Long, en avril 1919, une transaction d'après laquelle :

1° La France devrait recevoir 50 % de tous les droits sur le pétrole qu'elle-même et la Grande-Bretagne pourraient acquérir en Russie, Roumanie, Galicie.

2° La France devrait recevoir 25 % du capital de la Turkish Petroleum Cy, c'est-à-dire l'ancienne part allemande.

3° La Grande-Bretagne obtenait le droit de construire un pipe-line de l'Irak à la Méditerranée, en passant par la Syrie, placée sous mandat français. Mais cet accord ne fut pas entériné par M. G. Clemenceau, chef du gouvernement français.

c) *L'Iraq Petroleum après l'accord de San Remo.*

— La guerre avait démontré aux grandes puissances l'importance du pétrole. Le rôle qu'il y avait joué était si grand que Lord Curzon, dans un banquet, pouvait dire : « Nous avons gagné la bataille sur les flots du pétrole. »

A San Remo, la question des mandats fut définitivement réglée et la Grande-Bretagne reçut le mandat pour l'Irak.

Les négociations entre la France et l'Angleterre au sujet du pétrole de Mossul, qui étaient commencées en 1919, aboutirent à un accord général le 24 avril 1920, connu sous le nom de *l'accord de San Remo*.

Cet accord a pour base une politique de coopéra-

tion et de réciprocité entre la France et l'Angleterre.

L'accord de San Remo ne concerne que les pays suivants : la Roumanie, territoires de l'ancien Empire russe, la Mésopotamie, l'Afrique du Nord et les Colonies françaises, et les Colonies britanniques de la Couronne. Mais son article 3 prévoit l'extension de l'accord à d'autres pays par consentement mutuel.

Ainsi cet accord réserve, à l'Angleterre, une part dans les sources éventuelles qui seraient découvertes dans les Colonies françaises.

En ce qui concerne la Mésopotamie, l'article 7 de l'accord nous dit :

ART. 7. — « Le Gouvernement britannique s'engage à accorder au Gouvernement français ou à ceux qu'il désignera, une part de 25% aux prix courants du marché dans la production nette d'huiles brutes que le Gouvernement de Sa Majesté pourra se procurer par les champs pétrolifères de Mésopotamie, au cas où ceux-ci seraient exploités par actions gouvernementales ; si cette exploitation des champs pétrolifères de Mésopotamie était faite par une société privée, le Gouvernement britannique mettra à la disposition du Gouvernement français une participation de 25 % dans cette Société. Le prix à payer pour cette participation ne sera pas supérieur à celui payé par aucun autre participant à ladite Société pétrolifère. Il est également convenu que la dite société pétrolifère sera sous le contrôle britannique permanent. »

Cet article prévoit deux cas :

1° Si le pétrole de Mésopotamie est exploité par une société gouvernementale anglaise, la France aura

25 % du pétrole produit par ladite société aux prix courant du marché.

2° Si c'est une société privée, le gouvernement anglais doit réserver à la France une participation de 25 % dans cette société. Le prix de cette participation ne sera supérieur à celui de la part d'aucun autre participant.

Seulement, le terme de « participation » n'est suivi d'aucun qualificatif ; par conséquent, l'article ne précise pas s'il s'agit d'une participation en nature ou d'une simple participation financière.

L'article 7 prescrit dans son dernier alinéa que si c'est une société privée qui exploite lesdits champs pétrolifères, elle doit rester sous le contrôle permanent de l'Angleterre.

Toujours au sujet du pétrole de Mésopotamie, l'article 8 de l'accord déclare :

ART. 8. — « Il est convenu que, au cas où serait constituée ladite société prévue ci-dessus, le Gouvernement local (native), où les autres intérêts indigènes, seront admis, s'ils le désirent, à participer jusqu'à concurrence d'un maximum de 20 % dans la part du capital de ladite société. Les Français participant pour moitié dans les premiers 10 % de cette participation indigène et la participation additionnelle sera fournie par chaque participant dans la proportion de ce qu'il détiendra. »

En appliquant cet article, la part française sera, une première fois, réduite de $\frac{1}{5}$ pour « la moitié des premiers 10 % » et ensuite une seconde fois de $\frac{1}{10}$

du prorata de sa part (25 %) dans le capital de la société.

Les articles 10 et 11 de l'accord de San Remo prévoient le cas éventuel de la construction d'un pipe-line ou voie ferrée à travers les territoires situés dans la sphère d'influence française. Dans ce cas, la France s'engage à accorder à la Compagnie :

- 1° toutes les facilités de passage ;
- 2° une exemption d'impôt, de taxe et de droit de passage.

De son côté, l'Angleterre s'engage à accorder les mêmes avantages si la société désire construire un pipe-line et une voie ferrée allant au Golfe Persique (article 13).

Le 12 juillet 1922, par note déposée au Quai d'Orsay, le gouvernement anglais faisait connaître qu'il se prononce pour l'exploitation par une *société privée*.

Dans une seconde note du 16 juillet 1923, le même gouvernement demandait au gouvernement français d'indiquer la Compagnie privée qui devait représenter sa part dans la Turkish Petroleum Cy.

d) *L'Iraq Petroleum après l'entrée du groupe américain*. — L'accord de San Remo resta secret pendant quelques mois. Mais rendu public, il déclencha une campagne de la presse américaine contre l'Angleterre qui fut accusée de pratiquer la politique de la « porte fermée » dans les pays placés sous sa tutelle et de se réserver le monopole de l'exploitation pétrolière de ces pays.

Ces accusations portées contre l'Angleterre avaient comme cause des raisons particulières.

En effet, depuis la fin de la guerre, le bruit courait que les gisements pétrolifères de l'Amérique allaient bientôt s'épuiser.

Par une note de 1920, le Service Géologique Américain exposait que l'Amérique consommant deux fois plus de pétrole que les autres pays, ses sources seraient épuisées au bout de 18 ans, tandis que les autres pays en auraient pour 250 ans.

Le sénateur Phelan disait que l'Angleterre détient la moitié du pétrole du monde et n'en produit que le quart, tandis que les Etats-Unis qui en produisent les trois quarts, n'en possèdent que 1/6.

La nouvelle de l'épuisement prochain du pétrole américain portait un coup terrible à la fois aux intérêts des Trusts pétroliers américains et à l'avenir du pays. De telle sorte que le gouvernement américain voyant son avenir menacé, changea sa politique et protesta à Londres contre celle pratiquée par les Anglais dans le territoire de l'ancien Empire Turc.

Le 12 mai 1920, l'ambassadeur des Etats-Unis à Londres adressa au Foreign Office une lettre par laquelle les Etats-Unis manifestaient leur volonté de voir l'intérêt général respecté dans l'exploitation des territoires enlevés aux nations vaincues et demandaient un traitement commercial égal, en droit et en fait, pour toutes les nations victorieuses.

N'ayant reçu aucune réponse, une autre lettre fut

envoyée, en juillet de la même année, au gouvernement britannique.

Le 9 août 1920, Lord Curzon répondait : en ce qui concerne la question de la Turkish Petroleum Cy, celle-ci avait acquis des droits de la Turquie, antérieurement à la guerre, et que ces droits devaient être respectés.

M. Colby adressa une lettre le 20 novembre 1920, à Lord Curzon, Sous-Secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères. Celui-ci lui répondit le 29 février 1921.

Dans cette dernière dépêche, il retraçait l'histoire de la Turkish Petroleum dès son origine, sa composition, les firmans de concession, dont il soutenait la validité.

Le gouvernement américain, toujours mécontent, adressa une note à la Société des Nations, le 21 février 1921, pour demander un nouvel examen des mandats.

La situation resta très tendue entre les Etats-Unis et l'Angleterre, de telle sorte que certains croyaient qu'une nouvelle guerre allait éclater entre les deux anciens alliés.

Par suite des deux voyages en 1920 et en 1922, de Sir John Cadman, qui était à cette époque Conseiller technique de l'Anglo-Persian (Iranian) Oil Cy et de la British Wartime Oil Dictateur, un arrangement fut proposé et une certaine détente eut lieu.

Un Consortium américain fut constitué sous l'égide de la Standard Oil Cy pour acquérir la participation américaine.

La participation des Américains dans la Turkish

Petroleum Cy devait normalement entraîner la réduction de la part des autres groupes, et il paraissait très difficile d'éviter à la France la réduction de la sienne.

Cependant, M. L. Pineau, Directeur de l'Office National des Combustibles liquides, s'adonna à cette lourde tâche et réussit au delà de tout espoir. Ainsi furent obtenus :

- 1° le maintien intégral de la part française ;
- 2° la révision de l'article 8 du pacte de San Remo et la suppression du pourcentage promis par cet article ;
- 3° l'égalité des droits de vote des actionnaires de la Compagnie ;
- 4° la suppression du droit de vote de l'Irak.

LE PROTOCOLE FRANCO-BRITANNIQUE.

En janvier 1921, un protocole franco-britannique précisait : « l'exécution du pacte de San Remo serait tenue pour satisfaisante si l'on effectuait à la France la remise des intérêts primitivement allemands, dans la Turkish Petroleum Cy.

La France ayant ainsi acquis la part allemande dans la Turkish Petroleum Cy se trouva subrogée aux droits allemands, par conséquent réclamait tous avantages que comportait avant la guerre cette part dans la Turkish Petroleum Cy.

Comme les autres lui contestaient ce droit, la Com-

pagnie française des Pétroles, qui représentait les intérêts de la France dans la Turkish Petroleum Cy, engagea en 1927 un procès contre celle-ci et contre ses autres membres devant la Cour de Londres. C'était à l'occasion d'une concession qu'avait obtenue l'Anglo-Saxon, filiale de la Royal Dutch dans l'île de Farsan, située dans la Mer Rouge, ce qui était contraire à l'accord de 1914 (*Foreign Office Agreement*).

Une autre difficulté s'était révélée au sujet de la participation citée par l'accord de San Remo, sans précision.

WORKING AGREEMENT.

Toujours est-il qu'en 1928, un accord intervient entre les différentes parties, sous le nom de Working Agreement ou contrat de travail.

Aux termes de cet accord il fut conclu :

1° Que le pétrole provenant des exploitations de la Société serait réparti entre les différents participants, proportionnellement à la quote-part de chacun d'eux dans le capital de la société.

2° Que le prix de l'huile ainsi répartie serait son prix de revient, majoré d'une certaine somme à fixer par le Conseil d'administration. Toutefois, cette somme ne devait pas dépasser 5 shillings par tonne.

3° Que les différents groupes représentés au sein de l'Iraq Petroleum Cy auraient le droit de désigner des

fonctionnaires et des agents de tous grades, en proportion de leurs parts dans le capital de la société.

4° Qu'il existerait au profit des coassociés un droit de préemption sur toute part cédée.

5° Que toutes les résolutions seront prises à la majorité des deux tiers de voix.

L'entrée du groupe américain devait entraîner une nouvelle répartition des parts. C'est l'Anglo-Iranian qui accepta de lui céder la moitié de sa part. En échange de ce sacrifice, il lui fut accordé une redevance annuelle de 10 % sur l'huile produite par la Société. Cette part fut réduite et ramenée à 7 1/2 %.

CONFÉRENCE DE LONDRES.

Le 31 juillet 1928, eut lieu, à Londres, une conférence entre les différents groupes de la Turkish Petroleum Cy qui fixa définitivement la part de chacun dans le capital de la société. Ainsi le pourcentage suivant fut rétabli :

Le Near East Development Corp.	23,75 %
L'Anglo-Saxon	23,75 %
L'Anglo-Iranian.....	23,75 %
Compagnie française des Pétroles.....	23,75 %
Participation and Investments Cy. Ltd. .	5,0 %
	100,00 %

LA CONCESSION DU 14 MARS 1925.

Afin que dans l'avenir de nouvelles contestations ne puissent être soulevées au sujet de la validité de sa concession, la Turkish Petroleum Cy entra en négociations avec le gouvernement de l'Irak pour en obtenir une nouvelle ; celle-ci fut accordée, et conformément à l'article 39 du Statut légal de l'Irak, fut portée devant le Parlement et votée par une loi du 14 mars 1925.

Aux termes de ce contrat, les principaux droits et obligations de la Compagnie sont les suivants :

1° *La Turkish Petroleum Cy* a le droit exclusif d'explorer et de prospector les terrains, de procéder à des forages, d'extraire et de rendre propre à des usages commerciaux, le pétrole, le naphte, les gaz naturels, etc., et cela sous la réserve de l'article 6 qui prévoit le choix de certains lots.

2° Cette concession a pour limite les territoires de Bagdad et de Mossul, non compris les « territoires transférés ».

3° La Société a le droit de transporter et de vendre le pétrole exploité et ses dérivés.

4° La durée de la concession est de 75 ans.

5° La Société doit déposer, auprès du gouvernement de l'Irak, une somme de 35.000 livres sterling, à titre de cautionnement.

6° La Compagnie doit choisir dans un délai de

32 mois, à partir de la date de cette convention, 24 parcelles de 8 milles carrés, sinon la convention sera nulle.

7° La Compagnie doit commencer ses travaux de forage dans un délai de trois ans, à partir de la date du contrat « ... en travaillant continuellement avec un minimum de six installations ; au cas où cette stipulation ne serait observée, la convention deviendra nulle et non avenue » (article 5).

8° L'article 6 du contrat prévoit que quatre ans après la date de la Convention, le gouvernement choisira annuellement au moins 24 parcelles rectangulaires de 8 milles carrés chacune et les mettra en adjudication publique. Celle-ci est ouverte à toutes Sociétés, maisons de commerce et les particuliers solvables.

9° La Compagnie doit mettre à la disposition du Gouvernement de l'Irak, quand celle-ci procédera à la vente aux enchères des parcelles, tous les renseignements que lui auront fournis ses experts géologues.

10° Le Conseil d'administration de la société doit comprendre un représentant du gouvernement de l'Irak, que celui-ci indiquera.

11° Les forages de la Compagnie devront avoir atteint, au 30 septembre 1930, un total de *18.500 pieds*.

12° La Société s'engage à se servir des Irakiens pour tous travaux qu'ils sont capables d'exécuter.

13° La Compagnie s'engage à verser annuellement à l'Etat de l'Irak une somme égale à 4 shillings-or, par tonne de pétrole extrait.

14° La Société doit créer un pipe-line pour transporter le pétrole de l'Irak à la Méditerranée.

15° Dans son article 39, la Convention prévoit le cas de force majeure.

ART. 39. — « Le Gouvernement ne pourra opposer aucune revendication à la Compagnie en raison du fait que la Compagnie aurait négligé ou omis d'exécuter ou d'appliquer l'une quelconque des stipulations, conventions ou conditions de la présente convention, et cet acte ou omission de la Compagnie ne sera pas considéré comme une infraction à la présente convention pour autant que cet acte ou omission résultera d'un cas de force majeure ; et si un retard est apporté par un cas de force majeure, par la Compagnie, de l'une quelconque des conditions de la présente convention, les périodes fixées dans la présente convention seront prolongées d'un laps de temps égal au retard ainsi causé auquel s'ajouteront les délais qui seront nécessaires, le cas échéant, pour réparer les dommages causés pendant le dit retard, à condition toutefois, que la période fixée à l'article 2 du présent instrument ne sera prolongé qu'au cas où la Compagnie serait obligée, par suite d'un cas de force majeure survenant en Irak, de suspendre entièrement sa production ou ses exportations de pétrole pendant une période qui ne sera pas inférieure à 60 jours consécutifs. »

Cet article prévoit deux cas :

1° S'il y a une omission ou manque d'exécution de l'une de ses obligations due à la force majeure ; dans ce cas, la convention gardera toute sa force et le gouvernement ne peut pas lui opposer la nullité du contrat.

2° S'il y a un retard dans l'exécution de ses obligations, l'article fait une sous distinction :

a) Au cas des petits délais (cas de parties 6 et 7, par exemple) si ce retard est dû à la force majeure, ces délais seront prolongés d'un laps de temps égal au retard causé.

b) Au cas du grand délai, s'il y a là un retard dû à la force majeure, pour que ce délai soit prolongé d'une période égale au temps du retard, il faut que :

1. l'exploitation ou l'exportation de la Compagnie soit entièrement suspendue ;
2. que la durée de cette suspension soit de plus de 60 jours.

16° A la fin de la durée, toute la propriété de la Compagnie sera le bien de l'Etat, et cela gratuitement.

La concession du 14 mars 1925 n'était pas avantageuse pour les parties contractantes.

La Compagnie ne pouvait souffrir qu'une autre Compagnie s'installe à côté d'elle, dans la même région et opère sur la même structure, de crainte de voir pomper son propre pétrole.

C'est ainsi que Major Young, représentant la Grande-Bretagne à la Commission permanente des Mandats, déclarait à la séance du 11 novembre 1930 :

« La politique du Gouvernement Irakien, ainsi que celle du Gouvernement mandataire, consiste à faire exploiter une assez vaste superficie par une seule Compagnie plutôt que de diviser la région en petites parcelles. Cette méthode a été employée dans cette région de l'Amérique et court le risque qu'une société pompe le pétrole de l'autre société. »

De son côté, le gouvernement de l'Irak ne tirait aucun avantage direct et actuel de cette concession.

L'AVENANT DE MAI 1931.

Ainsi, par un désir manifeste des deux parties, un avenant fut conclu entre elles, en octobre 1930, et sanctionné par une loi en mai 1931, qui apporte les modifications suivantes à l'ancien contrat :

1° Désormais la concession ne comprend qu'une partie des vilayats de Bagdad et de Mossul placée à l'est du Tigre (excepté les territoires transférés).

2° La Compagnie aura une liberté complète dans la région ainsi déterminée. L'obligation du choix des parcelles est supprimée.

3° La Compagnie doit verser annuellement au gouvernement de l'Irak, et cela à partir du mois de janvier suivant, une royalty d'un montant de 400.000 livres sterling, dont la moitié seulement sera récupérée, sans aucun intérêt, quand la production atteindra 2.000.000 de tonnes.

4° La Compagnie sera exempte de tout impôt et taxe présents et futurs. En échange, la Société doit verser au gouvernement de l'Irak, jusqu'au premier janvier de l'année où commenceront les exploitations régulières, une somme de 9.000 livres sterling et à partir de cette date elle versera 60.000 livres sterling pour les quatre premiers millions de tonnes et

20.000 livres sterling pour chaque million de tonnes en plus.

5° La Société n'est pas obligée de mettre à la disposition des tiers une partie de la capacité de ses pipelines.

Il est hors de doute que cette modification du contrat était plus avantageuse pour les deux parties contractantes.

Pour la Compagnie, plus d'obligation du choix de parcelles. Désormais elle avait la main libre dans la limite de sa concession.

Comme la région à laquelle s'étend la concession s'était révélée plus riche en pétrole que les autres parties du territoire, la Société était plus favorisée.

Pour l'Etat, la concession était encore plus avantageuse ; d'une part en imposant une annuité assez élevée, dont la moitié seulement serait récupérée sur la production future quand celle-ci dépasserait 2.000.000 de tonnes ; c'était un moyen efficace pour activer les travaux et faire extraire l'huile le plus vite possible.

D'autre part, elle enrichissait l'Etat en lui apportant annuellement des ressources très importantes.

LES FORAGES.

La région où la Compagnie devait commencer ses forages étant dépourvue de voies de communication, elle fut obligée, pour pouvoir mener à bien ses tra-

vaux, de construire des routes, de canaliser l'eau, etc.
Ainsi, il a été construit en 1928 :

- 470 km. de routes ;
- 141 km. de canalisations d'eau ;
- 166 km. d'autres canalisations.

Un centre de dépôt fut constitué et le matériel expédié vers ce centre par trois voies : Tripoli, Haïfa, Abadan, dans le golfe Persique.

La Compagnie se traça un programme de forage : par exemple, en 1927, les forages devaient commencer sur dix structures et en 1929, sur 15, etc.

Ainsi, en 1927, commencèrent les forages sur les structures suivantes :

Palkanah n° 1.....	le 5 avril 1927
Palkanah n° 2.....	le 27 avril 1927
Ghashmel-Ahmar.....	le 2 mai 1927
Injanah	le 14 juin 1927
Baba Gurgur	le 16 juin 1927
Quyarah	le 16 juillet 1927
Tarjil	le 12 août 1927
Jambur	le 15 septembre 1927

Parmi ces structures, c'est Baba Gurgur qui s'est révélé le plus productif, de telle sorte que certains géologues ont pu dire que cette structure est la plus grande du monde.

Le 14 octobre 1927, la sonde du puits n° 1 de Baba Gurgur a atteint la couche réservoir à une profondeur de 463 mètres 60 et le pétrole a jailli des puits en dressant une colonne de 50 mètres. Événement spon-

tané et inattendu et qui entraîna la mort de plusieurs personnes. Le puits déversa une quantité de 12.000 tonnes par jour.

La Société continuait à forer d'autres puits sur la même structure.

En 1935, il y en avait plus de 60 et tous se sont révélés productifs. La production actuelle qui est de 3.947.351 tonnes, n'est fournie que par une quinzaine de ces puits.

D'après les termes du contrat, la Compagnie devait avoir choisi ses différents lots dans un délai de 32 mois. N'ayant pu l'accomplir pour une raison de force majeure, des prolongations lui furent accordées et en 1929, elle arriva à faire son choix des parcelles.

Le personnel travaillant dans ces chantiers était considérable ; en 1928, il y avait 130 européens et 2.434 indigènes.

Les dépenses étaient très élevées, jusqu'à 1930, plus de 4 millions de livres sterling, soit 420.000 millions de francs, avaient été dépensés pour l'exploitation du pétrole de l'Irak.

LE CAPITAL DE L'IRAQ PETROLEUM CY.

Le capital de la Société, en 1914, était de 80.000 livres sterling.

Il a progressé au cours des années suivantes d'une façon considérable :

Années	Livres sterling
1912 septembre	80.000
1914 avril	160.000
1925 novembre	1.000.000
1927 mars.....	2.000.000
1928 octobre	3.000.000
1929 novembre	4.400.000
1931 mars.....	4.400.000
1932 mars.....	5.100.000
1932 décembre.....	5.800.000
1933 décembre	6.500.000
1935 décembre	8.000.000

Ce capital est composé des actions nominatives de 1 livre et est réparti entre les différents groupes dans la proportion indiquée par la Conférence de Londres, du 31 juillet 1928.

Le transfert de ces actions exige l'agrément du Conseil d'administration et un droit de préemption est reconnu aux actionnaires de la Société.

RÉSULTATS.

Nous avons dit que l'I. P. C. avait entrepris dès 1928 les forages dans la limite de sa concession. La même année (1927) les sondages ont atteint l'huile et les différents puits forés se révélèrent très productifs. Mais la Compagnie n'ayant aucun moyen de transport à sa disposition ne pouvait transporter son pétrole extrait et le verser sur le marché mondial, de telle

sorte qu'elle fut obligée de fermer les puits en attendant que fût résolu le problème du transport.

Les années suivantes la construction d'un pipe-line, transportant le pétrole de l'Irak à la Méditerranée, fut entreprise et fut achevée vers le milieu de l'année 1934. C'est à cette date que commence la véritable exploitation commerciale de l'I. P. C. Sa production va en augmentant et atteint en 1936 le total de 3.947.351 tonnes.

Les différents groupes représentés au sein de la Compagnie prennent leur part au prorata de leur participation.

Conformément à l'accord de 1928 (working agreement), la Compagnie leur délivre l'huile extraite aux ports de Tripoli et d'Haïffa à son prix de revient, majoré d'un certain pourcentage qui doit lui permettre de donner un bénéfice normal de 6 % à ses actionnaires. Toujours d'après cet accord, ce pourcentage ne doit pas dépasser le maximum de 5 shillings par tonne, c'est-à-dire 26 francs avec le change à 105 francs pour une livre sterling.

La Compagnie n'ayant aucun rapport direct avec le public, ne fait connaître son bilan qu'à ses propres actionnaires.

Comme nous l'avons déjà dit, l'importance de cette Compagnie augmente chaque jour. Le plus brillant avenir paraît lui être réservé, car, alors que les gisements mondiaux paraissent en général en voie d'épuisement, ceux de l'Irak sont nombreux et surabondants. Ils constituent les réserves des temps futurs.

TABLEAU REPRÉSENTANT LA RÉPARTITION DU CAPITAL DE L'IRAQ PETROLEUM COMPANY,
DÈS L'ORIGINE JUSQU'À L'ACCORD DÉFINITIF.

	Situation initiale		Accord de San Remo	Accord définitif
<i>Anglo Iranian Cy.</i>	50 %	(chacun rétrocède 2,50 % à Gulben- guian)	44,75 % (chacun rétrocède 2,50 % à Gulben- guian)	23,75 %
<i>Anglo Saxon.</i>	25 %		20,75 %	23,75 %
<i>Intérêts allemands</i>	25 %		—	—
<i>Groupe français</i>	—		17,50 %	23,75 %
<i>Groupe américain</i>	—		—	23,75 %
<i>Etat de l'Irak.</i>	—		20 %	—
<i>Participation and Investments.</i> ..	—		—	5,0 %

*
* *

SECTION B.

British Oil Fields Development Cy Ltd

Une nouvelle société fut constituée à Londres, en 1928, dans le but d'acquérir des gisements pétroliers et de les exploiter. Elle est indiquée sous le nom de *British Oil Fields Development Cy Ltd*.

La Société, voulant obtenir une part dans le pétrole de l'Irak, entra en négociations avec le gouvernement de ce pays en vue d'obtenir une concession dans la région de Mossul.

Le gouvernement de l'Irak ne pouvant accorder la concession demandée, parce que l'Iraq Petroleum Company Ltd n'avait pas encore choisi ses lots, la Société adressa, le 27 mai 1929, une pétition à la Commission permanente des mandats.

Dans cette pétition, ainsi que dans deux autres, l'une en 1929 (17 septembre) et l'autre en 1930 (6 juin), la Société contestait la validité de la concession de l'Iraq Petroleum Cy Ltd et demandait l'application de l'article 11 du traité du 10 octobre 1922 sur « l'égalité de traitements commerciaux ». Une solution amiable intervint entre les différentes parties et le gouvernement de l'Irak, par un contrat de mai 1932, accordant une concession à la Compagnie British Oil Development Cy Ltd.

LES PRINCIPAUX DROITS ET OBLIGATIONS
DE LA SOCIÉTÉ.

Aux termes de ce contrat, les principaux droits et obligations de la Société sont ainsi déterminés :

1° La Société aura le droit exclusif de rechercher, prospector, exploiter et rendre propre aux usages du commerce, le pétrole dans la partie ouest du Tigre jusqu'au 33° parallèle.

La superficie de cette partie du Mossul est de 46.000 milles carrés.

2° La durée de la concession est de 75 ans.

3° La Société doit commencer les forages, au plus tard, 18 mois après la date de cette concession.

4° La Société doit payer, annuellement, au gouvernement de l'Irak, une royalty de 4 shillings-or par tonne de pétrole extraite.

Toutefois, le total de la dite somme ne dépassera pas, pendant les vingt premières années, le maximum de 200.000 livres sterling.

5° La Société doit verser au gouvernement de l'Irak, dès l'année qui va suivre celle de la dite concession, une annuité d'après l'échelle suivante :

au 1 ^{er} janvier 1933.....	100.000 livr. Sterl.
au 1 ^{er} janvier 1934.....	125.000 —

et ainsi de suite à raison de 25.000 livres par an jusqu'à une limite maximum de 200.000 livres sterling.

6° Si au cours de l'exploitation la part du gouvernement de l'Irak, en ce qui concerne les royalties (4 shillings par tonne), est inférieure à 200.000 livres sterling, le solde reste à la charge de la Société qui doit l'acquitter, dans les années de bonne production, sur le surplus de sa production.

Ainsi, le gouvernement de l'Irak s'assure une somme de 200.000 livres pour un minimum de production égal à 1.000.000 de tonnes.

7° La quantité produite par la Société sera exempte de toute imposition ou taxation présente et future. En échange, la Société versera au gouvernement de l'Irak une somme de 15.000 livres sterling par million de tonnes extraites, jusqu'à concurrence des quatre premiers millions de tonnes produites. Ensuite, pour le cinquième million et les suivants, 20.000 livres sterling par million de tonnes produites.

8° La Société s'engage à construire et exploiter un pipe-line, dont la capacité minima doit être de 1.000.000 de tonnes, ou tout autre arrangement pour le transport du pétrole produit.

9° Un droit de priorité égal à 20 % du total de la production est réservé au gouvernement de l'Irak.

10° A la fin de la durée de la concession, tous les biens immobiliers de la Société deviendront la propriété de l'Etat de l'Irak et cela gratuitement.

La Compagnie dépêcha une mission de géologues sur les lieux et les travaux de forage commencèrent dès 1933.

L'anticlinal de Quyarah s'est révélé productif et les puits N° 6 et N° 11 ont fourni un débit particulièrement important.

L'huile de Quyarah est très lourde et, par conséquent, d'une qualité inférieure à celle de Kirkouk.

A l'origine, la British Oil Development Cy Ltd était constituée par les intérêts privés anglais, mais, l'année qui suivit sa constitution, se joignit à elle la Société Italienne A. G. I. P. qui acquit une part représentant 40 % du capital de la British Oil Development Cy Ltd (Commission des mandats, Pétition 1929) (l'A. G. I. P. est une Société gouvernementale italienne).

Quelques mois après, les Allemands, les Suisses et les Français devaient, à leur tour, en obtenir une part.

Comme le contrôle restait aux mains des Anglais, la répartition des parts des différents groupes fut effectuée dans la proportion suivante :

Groupe anglais	50,55 %
Groupe italien	25,45 %
Groupe allemand	12 %
Groupe franco-suisse.....	12 %
TOTAL	100 %

MOSUL OIL FIELDS COMPANY LTD.

En octobre 1932, ces groupes furent invités à souscrire, proportionnellement à leurs quote-parts dans les actions de la British Oil Development Cy Ltd, un

capital d'une nouvelle Société chargée d'acquérir la totalité des actions de la British Oil Development.

La nouvelle Société fut enregistrée à Londres, le 23 novembre 1932, sous le titre de Mosul Oil Fields Cy Ltd.

Le capital de M. O. F. C. Ltd. — Son capital était composé de deux catégories d'actions :

Les actions ordinaires « A »,

Les actions ordinaires « B ».

La première catégorie avait une part égale à 60 % dans les dividendes et les 40 % restants étaient attribués à la seconde catégorie.

Actuellement, il est composé des actions ordinaires et des actions de préférence. Après la répartition d'un dividende de 10 %, les porteurs des actions de préférence auront droit à 25 % de superbénéfices.

Le montant total du capital de la British Oil Development Cy Ltd était originairement de 57.500 livres sterling. Il fut porté à 62.500 livres et ensuite à 82.500 livres en décembre 1930.

En 1932, le capital de la M. O. F. Cy Ltd était de l'ordre de 1.000.000 de livres sterling et fut porté à 1.333.333 livres 6 s. 8 d. en avril 1934.

En janvier 1936, le capital représentait le chiffre de 4.000.000 de livres.

A chaque augmentation de capital, les différents groupes, dont nous avons parlé au début et auxquels

s'était joint un groupe hollandais, ont voulu obtenir une part importante.

Ainsi, en 1936, la proportion des parts des groupes était complètement différente de la situation du début. Cette fois, c'était le groupe italien qui avait obtenu plus de la moitié des actions de la M. O. F. Cy Ltd.

D'après la *Petroleum Times* (mai 1936), la situation était la suivante :

Groupes	Nombre des actions	Pourcentage du total des actions émises
Italien	1.875.845 actions	62,0 %
Anglais	770.231 —	25,4 %
Allemand	136.800 —	4,5 %
Suisse	97.013 —	3,2 %
Hollandais	84.000 —	2,8 %
Français	33.600 —	1,1 %
Irak	30.000 —	1,0 %
TOTAL	3.027.489	100,0 %

Cette situation ne devait pas durer longtemps. En effet, le groupe italien vendit sa part et ce furent les mêmes intérêts, représentés au sein de la Compagnie de l'Iraq Petroleum Cy, qui l'achetèrent.

La Compagnie Petroleum Concessions fut chargée de mener les négociations.

Ainsi donc, désormais, ce sont les intérêts anglais qui auront le contrôle de la M. O. F.

Au début du mois d'août 1936, le Conseil d'administration de la M. O. F. Cy Ltd, après cette nouvelle transformation, était ainsi composé :

Directeurs

Viscount GOSCHEN P. C. (Président).	Indépendant
Ali JAWDAT BEG AL AYOUBI	Représentant du Gouvernement de l'Irak
Wm. R. BROWN	British Union Oil Cy.
Lord CLENCONNER.....	Indépendant
P. L. HUNTING.....	Hunting & Co
Paul GIROD	Swiss Bank Corporation
Joseph WHITESIDE BOYLE.....	Royal Dutch Shell
John SKLIROS	Iraq Petroleum Co
MONTAGU PIESSE.....	Near East Development Corp
Langlos LEFROY	Anglo-Iranian Oil Co
René DE MONTAIGUE.....	Co française des Pétroles
Kervork Loris ESSAYAN	Participation and Investments Ltd.

Le groupe allemand conserve toujours sa position au sein de la Société. Mais si l'on ne voit pas figurer dans cette liste le nom de son représentant, c'est parce qu'il n'a pas été réélu par l'Assemblée générale qui a été réunie le 22 avril 1936.

Cette nouvelle situation, créée par l'entrée du groupe de l'I. P. C. dans la M. O. F. Cy Ltd, pourra avoir une heureuse conséquence pour la Société et même pour l'Irak. En effet, l'I. P. C. est mieux équipée que n'importe quelle autre Société. Elle a à sa disposition un moyen de transport (pipe-line). Elle peut charger la Mediterranean pipe-line d'ajouter une nouvelle conduite à celles déjà existantes. Or, comme les travaux préliminaires ont déjà été faits lors de la pre-

mière installation des conduites, il lui est très facile d'y ajouter une nouvelle conduite avec un minimum de dépenses.

Désormais les gisements de Mossul seront contrôlés par une Compagnie qui a réuni dans son sein différents intérêts des différentes nations, et l'on doit y voir la première entente entre les grandes Compagnies pétrolières du monde.

RÉSULTATS.

La Compagnie a entrepris ses forages dès l'année 1933 et les différents puits forés se révélèrent très productifs. Seulement, ici aussi, la Compagnie se heurte à la difficulté commune qui est celle du transport du pétrole. Tant que ce problème n'est pas résolu, le pétrole doit rester dans les puits fermés et la production ne peut rentrer dans sa phase positive.

Mais l'entrée de l'I. P. C. dans la M. O. F. facilitera cette tâche et permettra une solution définitive du problème du transport.

Cette Compagnie n'ayant également aucun rapport direct avec le public, ne communique son bilan qu'à ses propres actionnaires.

SECTION C

Khanaquin Oil Company Ltd.

C'est une filiale de l'Anglo-Iranian, chargée d'exploiter le pétrole de la région de *Naphte Khaneh* située au nord-est de Bagdad.

La région de *Naphte Khaneh*, appelée également « Territoires transférés », faisait parti de l'Iran, avant la guerre, à laquelle s'étendait la concession d'Arcy ; concession obtenue en 1901 pour une durée de 60 ans.

A la suite du traité d'Erzéroum de 1913 entre l'Iran et la Turquie, la région susmentionnée fut transférée à la Turquie en 1914.

Dans le protocole du 7 novembre 1913, le gouvernement ottoman avait reconnu que la concession serait maintenue dans toute sa force dans les « territoires transférés ».

Puis vint la guerre, et les bouleversements causés par elle dans l'Empire ottoman empêchèrent la Compagnie de continuer ses travaux dans les « Territoires transférés ».

Le traité de paix donna naissance à un nouvel Etat appelé *Irak*.

La Compagnie Anglo-Iranienne, voulant faire confirmer sa concession par le nouvel Etat, entra en pourparlers avec le gouvernement de l'Irak. Les deux parties conclurent un accord daté du 13 août 1925.

Cet accord, approuvé par le Parlement de l'Irak, tout en maintenant la concession précédente, lui apporte les modifications suivantes :

1° Une société subsidiaire doit être créée, dans un délai de trois mois, pour l'exploitation de la concession dans les Territoires transférés (article 1).

2° La construction d'une raffinerie (article 2).

3° Le versement annuel d'une somme de 1.000 livres sterling au gouvernement, destinée à son représentant au sein de la Compagnie (article 5).

4° Certaines restrictions pour déductions dans le calcul des bénéfices (article 4).

5° Obligation de payer un certain intérêt, en cas de retard du paiement des redevances (article 4).

La Société est également autorisée à construire un pipe-line de la frontière iranienne à travers les territoires de l'Irak et de transporter ainsi l'huile brute extraite en Iran. Toutefois, l'huile brute extraite des Territoires transférés aura la priorité de transport par pipe-line jusqu'à concurrence de 50 % de la capacité totale des conduites.

En vertu de ce nouveau contrat, la Khanaquin Oil Cy Ltd fut créée le 7 novembre 1925.

Mais comme la concession d'Arcy devait normalement prendre fin en 1961, la charge imposée à la Khanaquin Oil aurait été très lourde pour être amortie dans une courte période de 36 ans. C'est pourquoi la Société commença ses démarches auprès

du gouvernement de l'Irak en vue d'obtenir une prolongation de la concession.

Il en résulta qu'un nouvel accord fut conclu entre les deux parties en date du *24 mai 1926*. Conformément à l'article 59 de la loi constitutionnelle de l'Irak, l'accord en question fut porté devant le Parlement qui l'approuva par la loi de 1926 (n° 58).

L'ACCORD DU 24 MAI 1926.

En quoi consiste ce nouvel accord ? Quel en est le contenu ?

Le nouvel accord apporte certaines modifications aux obligations de la Compagnie.

1° La base du calcul des redevances de l'Etat fut changée. C'est-à-dire, au lieu de payer un certain pourcentage des bénéfices nets, la Compagnie accepta de payer 4 shillings par tonne brute extraite des puits forés sur le territoire de l'Irak (article 1).

2° La méthode selon laquelle la Société évaluera les quantités des substances produites, devra être approuvée par le gouvernement (article 2).

3° Le représentant de l'Etat a le droit de contrôler les calculs faits d'après la méthode approuvée (article 2).

4° La Société doit tenir une comptabilité exacte de toutes les substances et le représentant du gouvernement peut en prendre connaissance.

5° La Société doit payer régulièrement les rede-

vances dues au gouvernement. Si elles restent impayées pendant trois mois civils, après l'échéance, le gouvernement a le droit d'interdire les exploitations de la Compagnie jusqu'à ce qu'elles soit payées (article 4).

6° Si malgré cela la Compagnie n'effectue pas le paiement desdites redevances dans un délai de trois mois, à compter de l'expiration des trois mois précédents, le gouvernement aura le droit de prendre possession de tous les biens de la Compagnie sis en Irak, sans aucun paiement et mettre ainsi fin à l'accord (article 4).

7° La vente des produits en Irak sera faite à des prix déterminés (article 5).

8° En échange, le gouvernement prolonge la durée de la concession de 35 ans (article 6).

Quand la Commission Permanente des Mandats a pris connaissance de cette prolongation de la concession visée par l'article 6, ses membres se demandèrent si cette prolongation était dans l'intérêt de l'Irak et si elle était conforme à l'article 11 du Traité Anglo-Irakien du 10 octobre 1922.

On se souvient que l'article 11 prévoit l'égalité économique en Irak entre tous les Etats membres de la Société des Nations.

Après de longues discussions la Commission Permanente des Mandats conclut que le gouvernement de l'Irak n'a pas violé l'article 11 du Traité susmen-

tionné (procès-verbal de la quatorzième session de la Commission des Mandats, novembre 1928).

LE CAPITAL DE LA SOCIÉTÉ.

Le capital de la Khanaquin Oil Company est, d'après M. Skinner, de 1.000.000 de livres sterling, composé en actions de 1 livre chacune, dont 500.002 sont émises et entièrement versées.

La Société a construit à Alvand une raffinerie dont nous parlerons plus loin.

RÉSULTATS.

L'exploitation de cette Compagnie est entrée dans sa phase définitive dès la mise en marche de la raffinerie d'Alvand. Mais son importance dépendra de celle de la consommation des dérivés du pétrole en Irak. Or, comme cette consommation va en augmentant, la situation de cette Compagnie, dans l'avenir, sera très florissante.

Par ailleurs, on peut noter que Khanaquin Oil Cy, filiale de l'Anglo-Iranian, ne communique son bilan qu'à la Société mère.

Rafidiain Oil Company Ltd.

Fondée en mars 1932, la Rafidiain Oil Cy est chargée de la distribution et de la vente du pétrole et de ses dérivés dans tout le territoire de l'Irak.

SON CAPITAL.

Suivant M. Skinner (1), le capital de la Société est de 350.000 livres sterling, composé en actions de 1 livre chacune. Elles sont toutes émises et entièrement versées ; la Khanaquin Oil Cy en possède 347.000.

D'après l'article 5 de l'accord du 24 mai 1926, les prix de vente des produits pétrolifères en Irak doivent être approuvés par le gouvernement.

La revue *Petroleum Times* du 11 janvier 1936 nous donne les prix suivants :

L'essence.....	67	folouce	(1 s. 4 d.)	par gallon
Le lampant	27	—	(6 d.)	
Le mazout	64	—	(1 s. 3 d.)	par 8 gallons

1. Skinner : *The Oil and Petroleum Year book*. Londres, 1936.

CHAPITRE IV

SECTION A

Le pipe-line de l'Irak.

Le problème le plus difficile qui se posait était celui du transport du pétrole, la région pétrolifère de Mossul étant dépourvue de voies de communications. Toujours est-il qu'on préféra le transport par pipe-line qui devait emmener le pétrole brut de l'Irak vers les ports de la Méditerranée.

Le choix du trajet que devait prendre ce pipe-line fut longuement discuté. En effet, l'intérêt politique se mêlait à l'intérêt économique. Finalement, on choisit un trajet aboutissant à deux ports, dont l'un est placé dans la zone d'influence française et l'autre dans celle de l'influence anglaise.

Pour mettre en exécution ce projet, d'autres problèmes se posaient encore.

D'une part, l'Irak, pays neuf, au sous-sol inexploité, ne pouvait fournir ni le matériel nécessaire pour la construction, ni la main-d'œuvre spécialisée.

D'autre part, le trajet que devait suivre le pipe-line passait en grande partie par le désert ; donc le problème de l'approvisionnement en eau devait être minutieusement étudié.

Grâce au progrès de la science et au courage des hommes, toutes ces difficultés furent aplanies. Comme les conduites devaient traverser les territoires de la Palestine et de la Syrie, la Compagnie entra en négociations avec les gouvernements respectifs de ces deux pays, qui, par deux conventions de janvier et de mars 1931, lui accordèrent l'autorisation nécessaire.

Une compagnie, Mediterranean Pipe-Line, filiale de l'Iraq Petroleum Cy, fut créée en 1931, pour la construction et l'exploitation du pipe-line.

LA CONSTRUCTION.

1° *Les travaux préliminaires.*

La construction d'un pipe-line nécessitant le transport d'un imposant matériel, il faut avant toute autre diligence, prévoir l'établissement des chemins carrossables.

La difficulté de cette tâche apparaît d'autant plus clairement si l'on se représente les régions désertiques que parcourt le pipe-line de l'Irak, par exemple ; long de 1.800 kilomètres, il traverse, entre le bassin de l'Euphrate et la Mer Morte, une zone où l'eau fait presque totalement défaut, puis la région

des laves, d'altitude élevée. Tantôt il s'élève à 1.000 mètres au-dessus du niveau de la mer et tantôt il s'abaisse à 258 mètres au-dessous.

La construction des routes devant permettre le transport des tubes et des moteurs destinés à 12 stations de pompage ne va pas sans l'établissement des lignes téléphoniques et télégraphiques. On calcule que pour le pipe-line de l'Irak plus de 200.000 tonnes de matériel furent ainsi transportées.

2° Travaux de construction.

a) Une première phase appelée stringing (string = corde) consiste à placer bout à bout, le long du tracé, des tuyaux destinés au pipe-line.

b) Une deuxième phase est appelée le Trenching (Trench = tranchée). Une machine moderne particulièrement puissante, le « digger », fouille le terrain, et creuse ainsi une tranchée de un mètre environ tant en profondeur qu'en largeur.

Sur un terrain friable, cette machine parvient à creuser une tranchée de 25 mètres en 5 minutes.

c) Au fur et à mesure que le « digger » accentue son travail, des équipes d'ouvriers procèdent à l'accouplement des tuyaux à l'aide d'un manchon d'acier et de points de soudure.

Des grues soulèvent l'ensemble, le pose sur de petits chevalets, et chaque commissure est soudée à l'arc électrique. C'est la troisième phase de l'opéra-

tion, appelée « pipe-in », pour laquelle on fut obligé de faire appel aux ouvriers américains spécialisés.

d) Toujours à l'aide des grues, beaucoup plus puissantes cette fois, on joint la section ainsi formée à celle précédemment terminée. Un ouvrier procède à un nouveau soudage, c'est le « tie-in », quatrième phase de l'opération.

e) La cinquième phase, appelée « treating », est plus délicate et plus longue. Les ouvriers commencent par nettoyer l'extérieur des tubes, soit à l'aide d'une simple brosse à main, soit à l'aide de machines. Une autre équipe d'ouvriers répand sur les tubes ainsi nettoyés un enduit spécial.

Lorsqu'après plusieurs heures cette première couche est sèche, il faut recouvrir le tube d'une autre couche d'émail à chaud qui va sécher presque instantanément. Aussi cette opération est-elle des plus délicates et exige-t-elle de la part de ceux qui la conduisent une attention soutenue et une adresse rare.

Enfin, une autre machine enrobe les tubes dans un gros papier goudronné.

f) La sixième et dernière phase est le « back-filling » (remplissage). Le pipe-line est descendu à l'aide de puissantes grues dans la fosse qui a été préparée et qu'une machine va immédiatement combler.

Mais il faut remarquer que les difficultés sont accrues lorsque le pipe-line traverse les régions rocailleuses : région des laves, par exemple.

Le travail y est plus pénible, non seulement parce que le « digger » est insuffisant pour creuser la fosse et qu'il faut recourir à la dynamite, mais aussi parce que le vent du désert soulève une fine poussière qui brûle les yeux, même lorsqu'ils sont protégés par des lunettes étanches.

PARTIE COMMUNE.

La ligne commençant par Kirkouk descend vers le Tigre, le traverse ainsi que l'Euphrate, et arrive à Haditha.

C'est la partie double de la ligne, c'est-à-dire composée de deux conduites doubles. Elle a une longueur de 241 kilomètres. Elle comprend trois stations de pompage, doubles également de Haditha, ou plus exactement 10 kilomètres après Haditha. La ligne se divise en deux branches : l'une qui va vers le nord est appelée ligne septentrionale. L'autre allant plus au sud est appelée ligne méridionale.

Ligne septentrionale. — Elle a une longueur de 610 kilomètres passant par Homs, pour aboutir à son terminus El-Mina situé à 7 kilomètres de Tripoli.

Dans son trajet elle rencontre quatre stations de pompage.

Les bateaux-citernes ne pouvant accoster les bords à cause d'une lente déclivité, prennent leur chargement à un kilomètre et demi du port par une conduite flottante appelée *sealading line*.

Ligne méridionale. — Elle est plus longue que la précédente, 748 kilomètres de longueur. Nous avons dit précédemment que ce sont des raisons politiques qui imposèrent le choix d'un double tracé.

Elle traverse l'Irak, la Transjordanie et la Palestine.

C'est dans cette partie que le travail de construction a été le plus dur. En effet, la ligne doit suivre dans certains endroits une altitude de plus de 1.000 m. et dans certains autres endroits elle descend à 258 m. au-dessous du niveau de la mer.

Bref, elle passe par Ummel-Djemal et puis Mefragh, pour arriver à Haïffa, port de la Méditerranée. Ici aussi, le chargement doit avoir lieu par *sealading line*. Les stations de pompage qu'elle rencontre sont au nombre de cinq, situées à intervalles différents (80 kilomètres à 120 kilomètres).

La construction de cette ligne a coûté 800 millions de francs à la Compagnie. Celle-ci a été obligée d'engager la main-d'œuvre spécialisée en Europe et même en Amérique pour la soudure des conduites.

Plus de 17.000 ouvriers furent engagés et répartis entre trois équipes, travaillant à tour de rôle, afin que le travail puisse être continué.

Un personnel aussi nombreux nécessitait un service d'hygiène très important. La Compagnie créa trois hôpitaux et des camps d'hygiène roulants, qui suivaient les équipes dans leurs déplacements avec tout le nécessaire.

L'œuvre fut terminée, pour la ligne nord, en juillet,

et pour la ligne méridionale quatre mois après, c'est-à-dire en octobre 1934.

L'IMPORTANCE DE CE PIPE-LINE.

Grâce à cette œuvre gigantesque, le pétrole de l'Irak a pu arriver à la mer Méditerranée ; de ce fait la Méditerranée acquiert une importance considérable parce qu'ainsi elle devient une mer de pétrole, ce qui accroît de plus en plus son importance politique.

D'autre part, le pétrole de l'Irak pourra, par ce moyen, être versé sur le marché mondial et acquérir une valeur commerciale.

Le pipe-line a une capacité maxima de 4 millions de tonnes, c'est-à-dire que les branches peuvent verser annuellement 4 millions de tonnes de pétrole brut, aux ports de Haïffa et de Tripoli.

Au cas où les exploitants auraient l'intention d'augmenter ce chiffre de 4 millions, la Compagnie des pipes-lines n'aurait pas à dépenser beaucoup, étant donné que les travaux et les constructions préliminaires ont déjà été effectués lors de la première ligne ; il lui suffit donc d'ajouter une autre conduite pour obtenir le débit voulu.

*
**

SECTION B

La production et le raffinage du pétrole de l'Irak.

PRODUCTION DU PÉTROLE DE L'IRAK.

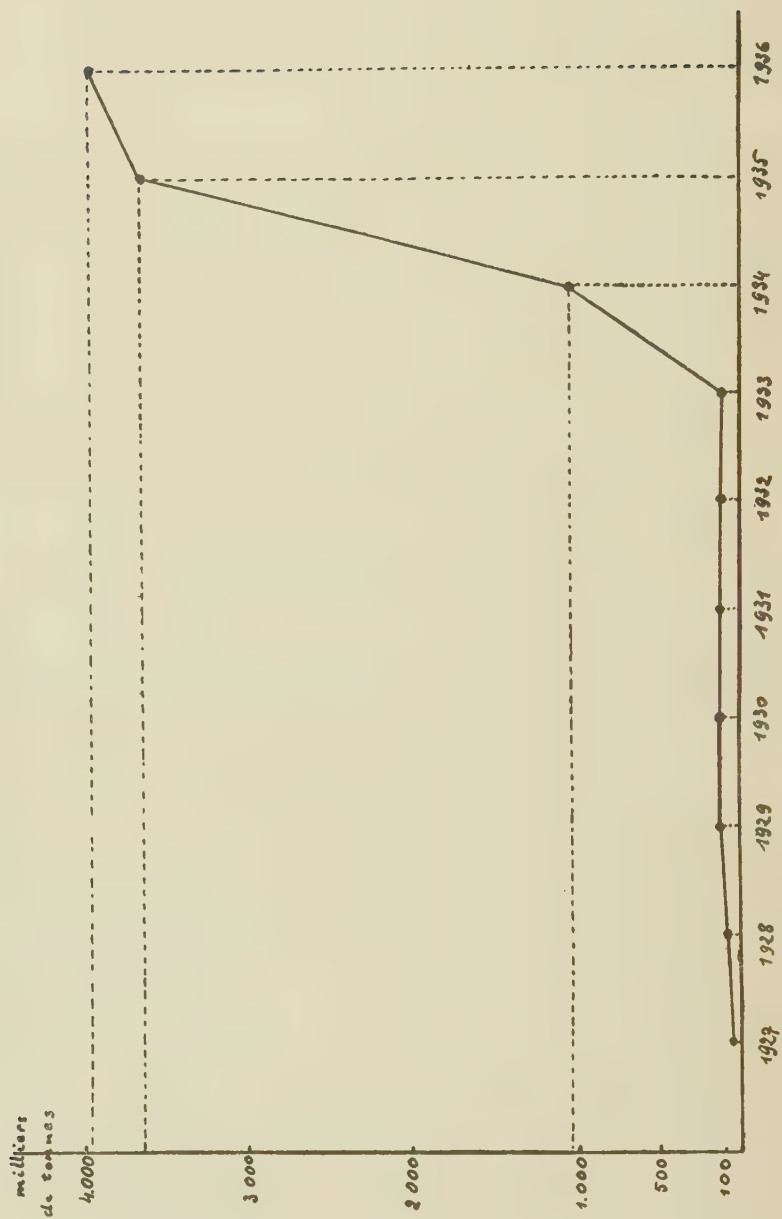
S'il est vrai que depuis très longtemps les indigènes de l'Irak se servent du pétrole du pays et le raffinent dans des usines primitives, il est également certain que le pétrole de l'Irak n'a acquis son importance actuelle que depuis 1934, date de l'utilisation du pipe-line.

La quantité de pétrole produite allait régulièrement en augmentant pour atteindre le maximum de la capacité de son pipe-line, en 1936.

Les chiffres suivants nous montrent l'importance de cette production :

Années	Tonnes
1927.....	45.000
1928.....	95.000
1929.....	121.000
1930.....	121.000
1931.....	120.000
1932.....	115.000
1933.....	115.000
1934.....	1.031.000
1935.....	3.606.923
1936.....	3.947.351

GRAPHIQUE REPRÉSENTANT LA PRODUCTION DE PÉTROLE DE L'IRAK DE 1927 A 1936.



Plus de deux tiers de cette production prennent le chemin de la France et le restant est traité en partie en Italie et en partie en Angleterre.

Si l'on consulte la liste des pays producteurs de pétrole (par exemple, la liste donnée par la Royal Dutch dans son rapport annuel), on constate que jusqu'en 1934, le nom de l'Irak ne figure pas parmi ceux qui bénéficient d'une production appréciable. Mais dès 1934, l'Irak va se placer au treizième rang des pays producteurs. L'année suivante, sa production devenant beaucoup plus importante, l'Irak s'attribue le huitième rang.

En 1936, il conserve le même rang malgré l'augmentation de sa production.

LE PÉTROLE DE L'IRAK ET LE MARCHÉ EUROPÉEN.

La mise en exploitation du pétrole de l'Irak pendant une période de baisse des prix ne devait entraîner aucune perturbation sur le marché européen du pétrole.

D'une part, puisque c'étaient les grandes Compagnies pétrolifères du monde qui avaient la direction de l'affaire, elles pouvaient, dans une certaine mesure, réduire leurs productions dans les autres champs pétrolifères qu'elles contrôlaient sans que cela se fasse sentir.

D'autre part, c'est en 1935 et 1936 que la production du pétrole de l'Irak allait atteindre le maximum de

la capacité de ses pipes-lines (4 millions de tonnes). Or, on constate que pendant cette période la consommation et la production du pétrole allait en augmentant et que la production mondiale de 1935 a dépassé celle de l'année 1929 (année de prospérité).

CONSÉQUENCE DE L'EXPLOITATION PÉTROLIÈRE POUR L'IRAK.

L'Irak, grâce à son pétrole, a acquis une autre importance qu'il n'avait pas autrefois.

Jadis, quand on parlait de la Mésopotamie et de l'Irak, on n'envisageait qu'une seule chose : c'était la route des Indes.

Toute la politique des grandes Puissances, rivales de l'Angleterre, consistait à se rapprocher de ces lointaines régions. Tous ces grands Etats qui convoitaient la Mésopotamie, ne poursuivaient qu'un seul but : devenir un jour maître de la route des Indes.

Certains y voient une des causes essentielles de la Grande Guerre. Ils ont donné au Chemin de fer de Bagdad le nom de : Rail Road of Dead.

Aujourd'hui, la situation est complètement changée.

L'Irak, par ses richesses pétrolifères, est devenu un pays qui porte en lui-même son importance. Aujourd'hui, si l'on parle de l'Irak, de Bagdad ou de Mossul, on n'envisage que cette immense richesse pétrolifère qui domine une partie de l'Orient.

Les redevances des Compagnies pétrolifères consti-

tuent pour l'Irak une ressource considérable. Pour l'année 1935, ces redevances étaient de l'ordre de 989.000 dinars (chaque dinar vaut une livre sterling), ce qui représente une somme très importante.

Elles ne font pas partie des ressources budgétaires de l'Irak. Mais elles constituent un fonds spécial destiné à faire place aux dépenses afférentes à l'exécution des plans économiques qui figurent dans le programme du gouvernement.

Ce sont des plans quinquennaux. Le premier fut voté par une loi de 1931, appelée : « Loi des travaux essentiels ».

Aux termes de ce plan, les revenus provenant des concessions pétrolifères doivent être utilisés pour l'exécution des grands travaux d'utilité publique, comme la construction d'un barrage à travers le Tigre. Ce plan fut voté pour une période de 5 ans.

Le second plan fut voté par une loi en 1936, également pour une période de 5 ans. Les dépenses prévues pour ce plan s'élèvent à 3.917.800 irakian dinars, soit 3.917.800 livres sterling.

RAFFINERIES DE L'IRAK.

a) *La stabilisation du pétrole de l'Irak.* — Pour obtenir son pétrole brut, l'Iraq Petroleum Cy a construit dernièrement une usine de stabilisation à Kirkouk. Cette usine sert à éliminer du pétrole des constituants non désirables.

On arrive ainsi à obtenir un pétrole brut stabilisé qui est privé de son hydrogène sulfuré, du méthane, de l'éthane et d'une partie de ses butanes.

Les constituants gazeux qui sont obtenus servent de gaz combustibles. L'installation de stabilisation est composée de trois unités : deux en service, qui fournissent la quantité nécessaire aux pipes-lines et la troisième est en réserve. Les trois unités sont reliées les unes aux autres de telle sorte que l'une remplace l'autre sans aucune perte de temps.

Cette usine fournit également à l'Iraq Petroleum Cy des dérivés du pétrole nécessaires à ses propres besoins.

b) *Raffinerie d'Alvand*. — Conformément à l'article 2 de son contrat du 13 août 1925, la Khanaquin Oil Cy Ltd créa aux environs d'Alvand, localité placée à une quarantaine de kilomètres de Nafte Khaneh, une raffinerie pour pourvoir aux besoins locaux en matière de pétrole.

Le pétrole est conduit à la raffinerie par un pipeline long de 41 kilomètres (25 milles).

La Compagnie a également construit des réservoirs pour emmagasiner les produits et une usine de construction de bidons.

Elle a produit en 1934 :

Essence	12.346 tonnes
Lampant	15.124 —
Mazout	56.401 —

Le besoin de l'Irak en pétrole est grandissant parce que c'est un pays agricole, et une partie de l'irrigation est faite par des pompes fonctionnant au pétrole.

En 1924, il y avait 1.009 pompes.

En 1928, il y avait 1.388 pompes.

Ce chiffre est en accroissement.

c) *L'Iraq Corporation Ltd.* — En 1936, le gouvernement de l'Irak accorda à la British Oil Development, le droit de fabriquer du bitume à Quyarah. Ce droit lui est garanti pour une durée d'un an.

La raffinerie de Quyarah avait été construite par les Allemands, il y a 20 ans environ.

La Compagnie British Oil Development était chargée de la moderniser.

A la fin du contrat, l'usine deviendra la propriété d'une Compagnie locale dans laquelle l'Etat pourra obtenir une certaine part de capital.

Le 20 août 1936, une Compagnie privée, au capital nominal de 105 livres sterling, fut enregistrée à Londres sous la raison sociale de « *L'Iraq Corporation Ltd* ».

Elle se propose d'obtenir des concessions en Irak pour le traitement du pétrole, gaz naturel, etc.

D'après son statut, le Conseil d'administration doit être composé d'un nombre de membres allant de cinq à dix personnes.

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PÉTROLE
DE L'IRAK.

Le pétrole brut de l'Irak est mixte, c'est-à-dire qu'il renferme de l'asphalte et de la paraffine.

Sa densité est de	0,846
Sa teneur en soufre	2 %
Sa teneur en paraffine	2 %

En le distillant dans un topping, on en obtient :

Gaz et pertes	11 % en poids
Essence légère	25 %
Lampant	14 %
Gas Oil	15 %
Distillat paraffine cristallin	22 %
Brai	13 %
	100 %

LA CONSOMMATION DU PÉTROLE EN IRAK.

Au cours de ces dernières années, on constate en Irak une hausse dans la consommation du pétrole et de ses dérivés. Cette consommation était de l'ordre suivant :

Années	Milliers de barils
1933	1.448
1934	2.198
1935	3.108
1936	3.355

Les détails de cette consommation se répartissent ainsi :

Années	En milliers de barils			
	Essence	Lampant	Mazout	Autres huiles
1933.....	185	182	832	249
1934.....	322	205	1310	361
1935.....	285	214	1940	662
1936.....	310	222	2080	745

Il en résulte que la consommation de l'essence a presque doublé en 1934, mais au cours des trois dernières années a légèrement baissé et que celle du lampant a augmenté d'une façon continue.

Par contre, la consommation du mazout pendant le même laps de temps a augmenté d'une façon considérable. En effet, elle est passée de 832.000 barils en 1933 à 2.080.000 barils en 1936 ; ce qui représente une hausse de plus de 150 %. Cette augmentation n'est due qu'au développement de l'irrigation dans le pays ; car l'Irak est un pays agricole ; il a besoin d'eau et par conséquent l'irrigation constitue pour le pays un élément essentiel pour le développement de ses richesses agricoles. Les prix de ces matières sont déterminés d'après un barème indiqué par le gouvernement. Pour l'année 1935, ils étaient fixés ainsi :

Essences : 67 folouces (7 fr.) par gallon.

Lampant : 27 folouces (2 fr. 70) par gallon.

Mazout : 64 folouces (6 fr. 70) par 8 gallons (N. B. : un gallon vaut quatre litres et demi).

*
* *

SECTION C

Les différentes compagnies nées à l'occasion de la création de l'Iraq Petroleum Company.

LES FILIALES DE L'IRAQ PETROLEUM COMPANY.

1° *Mediterranean pipe-line Ltd.* — Constituée le 8 octobre 1931, sous le régime des lois canadiennes, elle était chargée de construire et d'exploiter un pipe-line allant des champs pétrolifères de Kirkouk à la Méditerranée. La ligne fut terminée en 1934 et l'exploitation commençait dès le début de la seconde moitié de la même année.

Son capital était en 1935 de 42.500.200 dollars, composé d'actions « A » et « B ».

Les actions « A », au nombre de 200, sont de 1 dollar.

Les actions « B », au nombre de 8.500.000, sont de 5 dollars.

2° *Mosul Holding Ltd.* — Quand la part italienne dans la Mosul Oil Fields Ltd fut achetée, en 1936, par l'Iraq Petroleum Cy, les différentes Compagnies représentées au sein de celle-ci en constituèrent une nouvelle pour gérer cette part, sous le nom de Mosul Holding Ltd. Cette nouvelle Compagnie a la même

composition que l'Iraq Petroleum Cy et est chargée de représenter celle-ci au sein de la Mosul Oil Fields Ltd.

3° *Iraq Petroleum transport*. — C'est une Société chargée du transport des voyageurs. Elle a créé certaines lignes entre Bagdad et la Méditerranée.

CAPITAL : 100 livres sterling en actions de 1 livre chacune. La majorité de ses actions est aux mains de l'Iraq Petroleum Cy, sous le contrôle de laquelle elle est aussi placée.

LES SOCIÉTÉS NON FILIALES DE L'IRAQ PETROLEUM COMPANY.

L'I. P. C. a donné naissance, en dehors de ses filiales, à certaines Compagnies très importantes, qui sans elle n'auraient peut-être pas existé.

1° *Near East Development Corporation*. — C'est une compagnie américaine, constituée en février 1928, à Delaware (Etats-Unis). Chargée de représenter et de diriger les intérêts américains dans la Iraq Petroleum Cy, elle en détient les 23,75 %. Son capital est réparti, par parts égales, entre deux grandes Compagnies pétrolières américaines :

La Standard Oil of New Jersey.

La Socony Vacuum.

Le capital de la Société en 1935 était de 20 millions de dollars et était composé de 200.000 actions de 100 dollars chacune.

2° *La Compagnie Française des Pétroles.* — Le gouvernement français soucieux de sa politique nationale du pétrole, voulait confier les intérêts qu'il avait dans l'Iraq Petroleum Cy à un organisme national susceptible de les défendre au sein d'une société où de puissantes Compagnies étaient représentées.

Dans la lettre du 20 septembre 1923 à M. Mercier, M. Raymond Poincaré, Président du Conseil, précisait que la Société future devait être « un outil capable de réaliser une politique nationale du pétrole ».

Elle « s'efforcera de développer une production de pétrole à contrôle français dans les différentes régions productrices ».

Elle « pourra, d'autre part, recevoir du gouvernement la mission d'entreprendre tels travaux que le gouvernement estimerait opportun ».

Ainsi, le 28 mars 1924, fut fondée sous les auspices du gouvernement français, la Compagnie française des Pétroles, par le concours d'un groupe industriel et financier.

Elle reçoit dès sa formation l'autorisation de lever l'option que la France avait sur la part allemande dans la Turkish Petroleum Cy.

La Société a pour objet l'industrie et le commerce du pétrole, de ses dérivés et de tous les hydrocarbures, et les opérations s'y rattachant d'une manière directe ou indirecte.

Ses relations avec l'Etat sont déterminées par la convention du 17 mai 1924 et par celle du 25 juin

1930, modifiée par l'avenant du 4 mars 1931 ; toutes les deux ratifiées par la loi du 25 juillet 1931.

L'article 1^{er} de la convention du 17 mai 1924 est ainsi conçu :

ART. 1. — « Il est rappelé tout d'abord que la Compagnie Française des Pétroles, désignée à cet effet par le Gouvernement français, est autorisée à acquérir les 40.000 actions ci-devant allemandes, constituant la participation française dans le capital de la Turkish Petroleum Cy Ltd conformément à l'art. 7 de l'accord de San Remo. »

ART. 34. — « La Compagnie Française des Pétroles ne pourra renoncer à sa participation dans la Turkish Petroleum Cy Ltd, ni céder une partie quelconque des actions y afférentes qu'avec le consentement écrit du Gouvernement français. »

Il en résulte que pour toute cession, même partielle, de sa participation dans l'Iraq Petroleum Cy, il faut une autorisation écrite du gouvernement.

La durée de la Société est prévue par l'article 7 de la convention qui est ainsi rédigé :

ART. 7. — « La présente convention restera applicable pendant toute la durée de la concession des pétroles de Mésopotamie, à la Turkish Petroleum Cy Ltd. » (Iraq Petroleum Cy) « et au cas où pour une raison quelconque la Turkish Petroleum Cy Ltd renoncerait à l'exploitation de ses gisements, avant l'expiration de la concession, la présente convention se trouverait résiliée de plein droit. »

L'Etat se réserve un certain pourcentage dans les superbénéfices de la Société, suivant une échelle pro-

gressive (article 6). Il est représenté au sein de la Compagnie par deux commissaires du gouvernement.

D'après ces deux conventions, l'Etat aura un droit de priorité sur le tonnage des différents produits de la Société et cela jusqu'à un maximum de 80 %.

Sur les prix des produits livrés à l'Etat, celui-ci jouira d'une ristourne de 2 % sans qu'elle soit inférieure à 8 francs par tonne.

L'Etat jouira d'une part dans le capital de la Société qui pourra aller jusqu'à 35 % avec un droit de vote égal à 40 % dans l'Assemblée générale.

La Société s'est également engagée à constituer une filiale appelée : Compagnie française de Raffinage, dont l'objet principal est « de réaliser en France un équipement rationnel d'usine de distillation et de raffinage des produits du pétrole » (article 9 de la convention du 25 juin 1930).

La part de l'Etat dans le capital de celle-ci sera de un dixième (1/10).

L'avenant du 4 mars 1931 autorise la Compagnie Française des Pétroles à livrer ses produits à la consommation intérieure.

Le capital de la Société. — Le capital de la Société est composé de deux catégories d'actions : « A » et « B ».

Les premières sont nominatives et à vote plurale de 10 voix.

Elles sont attribuables aux personnes de nationalité française et aux Sociétés fondées sous le régime des

lois françaises, dont le Conseil d'administration est composé en majorité de Français.

Les actions « B » sont nominatives ou au porteur selon la préférence des porteurs.

Comme la loi du 16 avril 1930 interdisait l'émission des actions à droit de vote privilégié, une dérogation y fut apportée au profit de l'Etat, des services publics et des Etablissements publics, par la loi du 25 juillet 1931, dont l'article 3 est ainsi conçu :

« Il est dérogé en faveur de l'Etat ou des Etablissements ou Services Publics qu'il se substituerait, pour l'application de ces conventions, aux dispositions de l'art. 6 de la loi du 26 avril 1930, relatif à l'émission d'actions spéciales à droit de vote privilégié. »

Pour l'exercice 1935, le capital était ainsi composé :

Actions « A » (500 fr.)	39.161
Actions « B » (500 fr.)	910.833

Au chef de participation en Mésopotamie figure un total de : 361.621.629 fr. 95, composé de :

Pour l'Iraq Petroleum Cy. Ltd.....	179.409.005 fr. 95
Pour la Mediterranean Pipe-line	182.212.624 fr.

Ainsi, la Compagnie Française des Pétroles avait en sa possession 1.543.750 actions de l'Iraq Petroleum Cy, et 1.900.000 actions de la Mediterranean Pipe-Line.

La Compagnie a également dans le capital de ses filiales (Compagnie Française de Raffinage, Compagnie Navale des Pétroles, etc., etc.) une participation importante.

CHAPITRE V

L'Irak et la Société des Nations.

La Société des Nations a été appelée à se prononcer à plusieurs reprises sur les questions concernant l'Iraq. Mais nous ne traiterons que les délibérations et les décisions de l'organisme de Genève qu'en ce qu'elles concernent la question du pétrole de l'Irak.

L'AFFAIRE DE MOSSUL.

Les Etats signataires n'ayant pu s'entendre, la frontière entre la Turquie et l'Irak n'était pas déterminée par le Traité de Lausanne. On y inséra l'article suivant :

ART. 3. — « La frontière entre la Turquie et l'Irak sera déterminée à l'amiable entre la Turquie et la Grande-Bretagne dans un délai de neuf mois. A défaut d'accord entre les deux Gouvernements dans le délai prévu, le litige sera porté devant le Conseil de la Société des Nations. Les Gouvernements Turc et Britannique s'engage réciproquement à ce que, en attendant la décision à prendre au

sujet de la frontière, il ne sera procédé à aucun mouvement militaire ou autre de nature à apporter un changement quelconque dans l'état actuel des territoires dont le sort définitif dépendra de cette décision. »

Conformément à cet article, au cours des mois de mai et juin, des négociations eurent lieu à Constantinople entre les deux gouvernements, mais aucun résultat ne fut obtenu, car la Turquie réclamait le territoire de Mossul, en disant qu'elle ne l'avait jamais cédé.

Par contre, l'Angleterre déclarait que l'attribution de Mossul était déjà réglée par les faits, mais qu'il s'agissait seulement de déterminer la frontière entre les deux Etats.

Comme aucun accord dans ces conditions ne pouvait être obtenu, la Grande-Bretagne, conformément à l'article 3 du Traité, demanda en août 1924, que l'affaire soit portée à l'ordre du jour du Conseil de la Société des Nations.

Le Conseil s'en saisit au cours de sa 30^e session et les représentants des deux gouvernements furent entendus.

Par une résolution du 30 septembre 1924, le Conseil chargea une Commission d'enquête, composée de trois membres, dont M. D. Wetsen, Président, de lui apporter tous renseignements et toutes suggestions nécessaires pour lui permettre de prendre sa décision.

La Commission fit une enquête sur place et présenta son rapport au Conseil.

Ligne de Bruxelles. — Pendant que la Commission faisait son enquête, les Turcs se plaignirent des empiètements des Anglais, qui s'avançaient de plus en plus vers le nord-ouest.

Le Conseil décida alors de créer une ligne frontière provisoire, en attendant sa décision définitive. Ce fut le 29 octobre 1924, au cours de sa 31^e session, à Bruxelles, que fut décidée la création de cette ligne appelée la « Ligne de Bruxelles ».

L'avis n° 12 de la Cour Permanente de Justice internationale. — Le Conseil examina le Rapport de la Commission d'enquête, au cours de sa 35^e session, qui eut lieu à Genève en septembre 1925. Mais une question préliminaire se posa :

Quels étaient exactement les pouvoirs du Conseil d'après l'article 3 du Traité de Lausanne ? Le résultat de ses délibérations avait-il la valeur d'une simple recommandation et, dans ce cas, l'assentiment des deux parties en cause aurait été nécessaire, ou bien s'agissait-il d'une décision définitive ?

Le Conseil demanda un avis consultatif de la Cour Permanente de Justice Internationale (19 septembre 1925) sur les deux points suivants :

1° « Quelle est la nature de la décision à prendre par le Conseil en vertu de l'article 3 du Traité de Lausanne (sentence arbitrale, recommandation ou simple décision) ?

2° « La décision doit-elle être prise à l'unanimité

ou peut-elle être prise à la majorité ? Les représentants des parties intéressées peuvent-ils prendre part au vote ?

Le 21 novembre 1925, en session extraordinaire, la Cour rendit sa décision :

« Que les parties, par le recours au Conseil, ont voulu une décision définitive et obligatoire pour le règlement du litige. Mais, cependant, elles n'ont pas perdu de vue l'action médiatrice et conciliatrice du Conseil. »

« Que la règle de l'unanimité s'impose, à condition de ne pas tenir compte des notes des parties en cause. »

Le Conseil a rendu sa décision le 16 décembre 1925 au cours de sa 37^e session. Ainsi la ligne de Bruxelles, comme frontière définitive entre la Turquie et l'Irak, mettait-elle — tout au moins en droit — fin au conflit. Mais, en fait, ce conflit ne devait prendre fin qu'en 1926. En effet, à cette date, un arrangement eut lieu entre les deux parties.

L'Angleterre accordait à la Turquie un emprunt de plusieurs centaines de mille livres.

Le gouvernement de l'Irak, par le traité du 5 juin 1926, abandonnait au gouvernement turec 10 % des redevances qu'il devait toucher des entreprises pétrolières et cela pour une période de 25 ans.

LE PÉTROLE DE L'IRAK
ET LA COMMISSION PERMANENTE DES MANDATS.

La Commission Permanente des Mandats devait à deux reprises s'occuper du pétrole de l'Irak :

1^o La première fois, c'était lors de la discussion du rapport annuel de 1926, présenté par le pays mandataire.

Les membres de la Commission se sont occupés de la prolongation de la concession de la Khanaquin Oil Cy par l'accord de 1926. Ils se demandèrent si cette prolongation du contrat était à l'intérêt de l'Irak et si elle était conforme aux prescriptions de l'article 11 du Traité du 10 octobre 1922 (égalité de traitements commerciaux).

*Article 11 du Traité du 10 octobre 1922 entre l'Irak
et la Grande-Bretagne :*

« Il ne sera rétabli, en Irak, aucun traitement différentiel entre les ressortissants d'un Etat quelconque, Membre de la Société des Nations (y compris les Sociétés constituées selon les lois de cet Etat) ou d'un Etat quelconque auquel Sa Majesté Britannique aura reconnu, par traité, les mêmes droits que ceux dont il jouirait s'il était membre de ladite Société, et les ressortissants Britanniques ou de tout autre Etat, ni en matière d'impôt, de commerce ou de navigation, ni dans l'exercice des industries ou professions, ni dans le traitement accordé aux navires de commerce ou aux aéronefs civils. De même, il ne sera rétabli en Irak aucun traitement différentiel entre les marchandises originaires ou à destination d'un quelconque desdits Etats. Il y aura liberté de transit dans des conditions équitables, à travers le territoire de l'Irak. »

La Commission choisit un de ses membres, le D^r Kastl, comme Rapporteur. Celui-ci concluait ainsi dans son rapport :

« Les obligations de la Société ont évidemment été accrues dans certaines limites et l'arrangement est, dans cette mesure, plus favorable pour le territoire sous-mandat qu'il ne l'était auparavant ; par contre, il est incontestable que la prolongation de la concession constitue un très grand avantage pour la Société. »

Après de longues discussions, au sein de la Commission Permanente des Mandats, celle-ci décida, au cours de sa 14^e session : « que le gouvernement de l'Irak n'a pas violé l'article 11 du Traité du 10 octobre 1922 ».

2° La seconde fois que la Commission des Mandats s'était occupée du pétrole de l'Irak, la situation n'était pas la même que la première fois.

Elle était, en effet, saisie de la question par une pétition que lui adressait une Compagnie pétrolifère concurrente.

C'était la Compagnie British Oil Development qui cherchait à obtenir une concession en Irak et qui n'y parvenait pas. Elle adressa une pétition, datée du 27 mai 1929, suivie de deux autres, à la Commission des Mandats.

Elle contestait la validité de la concession de l'Iraq Petroleum Cy de 1925, en se basant sur l'article 5 et 6 de ladite concession, et la légalité des prolongations accordées à la Compagnie de l'Iraq Petroleum Cy.

Elle alléguait également l'article 11 du Traité du 10 octobre 1922, entre l'Irak et la Grande-Bretagne.

La Commission s'occupa de la pétition. Au cours de sa 16^e session, les discussions furent très longues. Le gouvernement anglais, dans une lettre adressée à la Commission des Mandats, invoquait l'incompétence de la Commission et prétendait non fondée les griefs du plaignant.

La Commission, se basant sur le principe que « toute pétition sera reconnue irrecevable si elle porte devant la Commission un litige dont les Tribunaux ont à connaître... », demanda au Conseil de la Société des Nations « de bien vouloir demander à la Puissance mandataire si le cas qui fait l'objet de la pétition de British Oil Development est susceptible d'être apprécié par une juridiction quelconque ».

Le Conseil de la Société des Nations approuva les conclusions de la Commission des Mandats au sujet de la pétition de British Oil Development et la question fut posée à l'Angleterre.

Le gouvernement anglais adressa, le 4 juin 1931, la réponse suivante :

1° « Il n'existe en Irak, indépendamment des Tribunaux civils ordinaires, aucune juridiction, habilitée à connaître d'une revendication de la British Oil Development ; qu'une action intentée par cette Compagnie contre le gouvernement de l'Irak serait recevable devant ces Tribunaux si la Compagnie pouvait montrer que son action est plausible. »

2° « Que pour autant que la pétition de la Compagnie soulève des questions touchant à l'interprétation de l'article 94 de la Constitution de l'Irak, la Haute Cour, prévue à l'article 81 de ladite constitution, paraît être l'autorité compétente pour connaître de ces questions ; toutefois, cette Cour, aux termes de l'article 83 de la Constitution, ne peut être réunie qu'en vertu d'un Iradé Royal, promulgué avec l'assentiment du Conseil des Ministres de l'Irak. »

Toujours est-il qu'un arrangement amiable a mis fin à ce conflit et des nouvelles concessions furent signées entre le gouvernement de l'Irak et les Compagnies pétrolières.

CHAPITRE VI

La Méditerranée et le pétrole de l'Asie Occidentale.

L'arrivée du pétrole de l'Irak dans la Méditerranée a donné à celle-ci une importance fort considérable.

La Méditerranée est devenue aujourd'hui une mer de pétrole, car une grande partie du pétrole du monde y est versée : celui de la Roumanie, une grande partie du pétrole soviétique, celui de l'Iran, de l'Irak et de Bahreïn sont versés dans cette mer.

Son importance sera beaucoup plus grande le jour où les compagnies recherchant du pétrole en Asie occidentale atteindront leur but.

Depuis quelques années les régions du Golfe Persique et toute l'Arabie ont attiré l'attention des grandes Compagnies pétrolifères. Certaines d'entre elles y ont obtenu, après de longues recherches, des résultats importants.

Les plus importantes sont :

1° *Bahrein Petroleum Company Ltd.* — Fondée en

1929, la Bahrein Petroleum Cy Ltd a obtenu, en 1930, de l'Anglo-Iranian, la concession de l'île de Bahrein. Après trois années de recherches et de prospections elle a découvert le pétrole en 1933. Sa production était :

1934.....	285.071 barils
1935.....	1.264.809 —
1936.....	3.600.000 —

La Compagnie a entrepris la construction d'une raffinerie, dans l'île même, pour y traiter une partie de sa production. La capacité de cette raffinerie est de 10.000 barils par jour, qui pourra être portée très facilement à 20.000 barils. La construction fut terminée au milieu de l'année 1936.

La Bahrein Petroleum Cy Ltd est une filiale de la Standard Oil of California. Elle a l'intention de doubler sa production en 1937 et de la porter à 7.000.000 de barils.

2° *California Arabia Standard Oil.* — La Compagnie pétrolifère de Saudi Arabia, intitulée : California Arabia Standard Oil, a trouvé du pétrole à Dammam, à l'est de l'Arabie, près du Golfe Persique.

La région de Dammam est à une distance de 17 kilomètres environ du Golfe Persique, ce qui constitue un avantage considérable pour la Compagnie, qui est ainsi dispensée de construire un très long pipe-line pour conduire à la mer le pétrole extrait.

3° *La Koweit Petroleum Company.* — Le centre de

ses opérations est la principauté de Koweït. Elle est composée des intérêts de deux sociétés anglo-iranian et de ceux de la Gulf Oil Corporation.

4° *Petroleum Development (Qatar) Ltd.* — C'est une compagnie anglaise constituée en août 1936 pour rechercher et exploiter le pétrole de Qatar.

Qatar est une péninsule dans le Golfe Persique, à l'est de l'île de Bahrein. Qatar faisait partie, avant la date sus-indiquée, de la concession de la Petroleum Concessions.

5° *Petroleum Concessions.* — Une nouvelle Compagnie formée des mêmes intérêts que ceux qui composent l'Iraq Petroleum Cy est constituée et enregistrée à Londres en octobre 1935, sous le titre de Petroleum Concessions. Elle a obtenu une option de l'Anglo-Iranian Cy sur une partie de la concession de celle-ci en Trucial Oman, dans la péninsule arabique.

Ce fut elle qui négocia l'acquisition de la part de l'A. G. I. P., société italienne, dans la Mosul Oil Fields Ltd.

D'après la revue *Petroleum Times*, une filiale de cette même compagnie, portant la même raison sociale, étend son activité en Syrie, Transjordanie et Palestine.

6° *Petroleum Development.* — Compagnie subsidiaire de la Petroleum Concessions, a obtenu une concession à l'ouest de l'Arabie sur le littoral de la Mer Rouge. Elle lui fut accordée par Ebn Saoud et

s'étend sur le territoire comprenant les côtes de Hedjaz du nord jusqu'à l'île de Farsan, excepté la région de la Mecque.

7° *Egyptian Oil Field*. — C'est une Compagnie anglaise filiale de la Royal Dutch Shell qui a son domaine d'exploitation en Egypte.

WORKING AGREEMENT DE JUIN 1936.

En juin 1936, un accord fut conclu entre la Standard Oil of California et la Texas Corporation, d'après lequel tout le pétrole produit, à l'est du Canal de Suez par les Sociétés subsidiaires de la Standard Oil of California, sera distribué par la Texas Corporation.

Il est donc à prévoir que, désormais, tout le pétrole de Bahrein et celui des autres Compagnies américaines exploitant la presqu'île arabique, prendra le chemin de l'Australie et de l'Extrême-Orient, car dans ces régions la Texas Corporation possède une importante organisation de distribution des produits pétroliers.

Cet agrément aura le grand avantage d'empêcher de désorganiser le marché européen par la production future du Proche-Orient.

Ainsi cette partie de l'Asie, riche en pétrole, peut devenir un jour le principal centre producteur du monde.

Si un jour l'Amérique perd son hégémonie pétrolière, ce sera l'Asie qui la remplacera.

Cette partie de l'Orient qui est riche en pétrole doit en profiter pour développer sa vie économique et sa vigueur politique, et reconquérir ainsi dans le monde actuel la place qu'elle occupait autrefois dans l'ancienne civilisation.

CONCLUSION

L'industrie pétrolifère est la seule de l'Irak qui ait une importance réelle ; et c'est aussi celle qui a contribué pour la plus large part, au développement économique et à l'émancipation politique du pays.

En effet, non seulement cette industrie est une source de travail dont plusieurs milliers d'ouvriers tirent profit (et on attachera à ce chiffre la valeur qu'il convient, si l'on pense que la population de l'Irak ne dépasse pas trois millions d'habitants), mais encore elle apporte au gouvernement des ressources qui trouvent leur emploi dans tous les domaines de l'économie.

Ressources hors budget : les redevances des compagnies alimentent des comptes spéciaux du Trésor avec la régularité d'une source abondante et intarissable, d'autant plus précieuse que son apport est pour l'Irak un bénéfice net. Il ne risque pas, en y faisant appel, de tarir les capitaux nationaux et n'est pas soumis à l'onéreuse nécessité de l'emprunt extérieur. Un pays aussi peu capitaliste que l'Irak ne manquerait pas de l'être, sans cette manne providentielle qu'est le pétrole !

Quand on parlait autrefois de l'Irak et de la Mésopotamie, on n'avait en vue que la route des Indes. Aujourd'hui la situation est entièrement renversée. Certes, au point de vue strictement militaire, l'Irak sera toujours une voie stratégique utile, mais, en tant que route commerciale, son importance lui a été ravie par le canal de Suez.

Mais ce que le canal de Suez prenait à l'Irak, le pétrole ne devait pas tarder à le lui rendre. Qui mieux est, ce n'est plus à un rôle passif d'intermédiaire, de voie de passage, que ce pays doit son développement, mais à son sol, à ses richesses naturelles, et les grandes Puissances sont aujourd'hui tenues de prendre en considération ce pays que le pétrole élève au premier rang international.

Si l'exploitation du pétrole a ainsi modifié l'attitude des Puissances à l'égard de l'Irak, il est une autre conséquence dont il ne faut pas méconnaître l'importance. En effet, l'arrivée massive de cette matière première sur les côtes orientales de la Méditerranée, en faisant de cette mer une « mer de pétrole », accroît considérablement le rôle politique du Bassin Méditerranéen.

Désormais aucune nation, aussi puissante serait-elle par ailleurs, ne pourrait revendiquer la maîtrise de la Méditerranée sans se heurter à une résistance énergique d'autres nations, même non riveraines, mais dont les intérêts dans les pétroles irakiens appellent plus que jamais leur attention sur le Bassin Méditerranéen.

Par ailleurs, et dans le cercle des sociétés productrices, les champs pétrolifères ont servi comme

champs d'essai pour grouper les différents intérêts mondiaux jusqu'alors rivaux. Essai dont les résultats furent heureux et efficaces et qu'on a étendu à d'autres régions pétrolifères en dehors de l'Irak.

Il est à prévoir que de cette collaboration naîtra un jour une entente plus étroite entre les grandes Compagnies pétrolières, et que cette entente permettra de grouper tous les trusts du pétrole en un trust nouveau dont les champs d'activité s'étendront au monde entier.

C'est en ce sens que M. Mercier, président de la Compagnie française des Pétroles, terminait sa causerie sur le « Voyage au champ des pétroles de Mossoul » :

« On est émerveillé de voir ce à quoi une collaboration internationale pacifique entre des nations de la qualité de l'Angleterre, de l'Amérique et de la France peut arriver. Il y a là un exemple sans précédent dans l'histoire et l'on est fondé à se demander si l'on n'est pas enfin en présence d'une expression spontanée de cette économie dirigée, de cette coopération internationale dont je vous parlais au début de cette causerie ?

« Cette œuvre se poursuit dans le silence depuis dix ans sans interventions intempestives d'aucune sorte et l'on se prend à caresser ce rêve de voir passer cette union, cet esprit d'équipes, du domaine de l'économique à celui de la politique pour que se concilient enfin ces entités trop longtemps dressées les unes contre les autres : les nations, le capital, le travail. »

ANNEXES

ANNEXE I

L'accord de San Remo du 24 avril 1920.

1° Par ordre des deux gouvernements de la France et de la Grande-Bretagne, les représentants soussignés, ont repris d'un commun accord l'examen d'une convention au sujet des pétroles.

2° Le présent accord est basé sur le principe de la coopération cordiale et de la réciprocité dans tous les pays où les intérêts pétroliers des deux nations peuvent pratiquement se combiner. Le présent mémorandum a trait aux états ou pays suivants :

Roumanie,
Asie Mineure,
Territoire de l'ancien empire russe,
Galicie,
Colonies françaises,
Colonies britanniques de la Couronne ;

3° Le présent accord pourra être étendu à d'autres pays par consentement mutuel.

4° *Roumanie.* — Les Gouvernements britanniques et français soutiendront leurs ressortissants respectifs dans toutes les négociations communes qui seront engagées avec le Gouvernement roumain en vue de :

a) l'acquisition de concessions pétrolifères, actions ou

autres intérêts appartenant aux sujets ou sociétés anciennement ennemis en Roumanie, qui ont été séquestrées, par exemple, Steua Romana, Concordia, Vega, etc..., qui constituaient dans ce pays les groupes pétroliers de la *Deutsche Bank* et de la *Disconto Gessellschaft*, en même temps que tous autres intérêts qui pourront être obtenus.

b) la concession de terrains pétrolifères appartenant à l'état roumain.

5° Toutes les actions appartenant à des concessions ex-ennemies, qui pourront être acquises, et tous autres avantages résultant de ces négociations seront partagés dans la proportion de 50 % en faveur des intérêts français. Il est entendu que dans la ou les sociétés à constituer, en vue de la direction et de l'exploitation desdites actions, concessions et autres avantages, les deux pays jouiront de la même proportion de 50 % pour tout capital souscrit aussi bien que pour les représentants au Conseil d'administration et le nombre de voix.

6° *Territoire de l'ancien empire russe.* — Dans les territoires qui dépendaient de l'ancien empire russe, les deux Gouvernements accorderont leur appui commun à leurs ressortissants respectifs dans leurs efforts communs pour obtenir des concessions pétrolifères et des facilités d'exportation et pour favoriser la livraison du pétrole.

7° *Mésopotamie.* — Le Gouvernement britannique s'engage à accorder au Gouvernement français, ou à ceux qu'il désignera, une part de 25 % aux prix courants du marché dans la production nette d'huiles brutes que le Gouvernement de sa Majesté pourra se procurer par les champs pétrolifères de Mésopotamie, au cas où ceux-ci seraient

exploités par actions gouvernementales. Si cette exploitation des champs pétrolifères de Mésopotamie était faite par une société privée, le Gouvernement britannique mettra à la disposition du Gouvernement français, une participation de 25 % dans cette société.

Le prix à payer pour cette participation ne sera pas supérieur à celui payé par aucun autre participant à ladite société pétrolifère. Il est également convenu que ladite société pétrolifère sera sous le contrôle britannique permanent.

8° Il est convenu que, au cas où serait constituée ladite société prévue ci-dessus, le Gouvernement local (native) ou les autres intérêts indigènes seront admis s'ils le désirent, à participer jusqu'à concurrence d'un maximum de 20 % dans la part du capital de ladite société. Les Français participant pour moitié dans les premiers 10 % de cette participation indigène et la participation additionnelle sera fournie par chaque participant dans la proportion de ce qu'il détiendra.

9° Le Gouvernement britannique agréé d'appuyer tous arrangements par lesquels le Gouvernement français pourrait se procurer de l'Anglo Persian Compagnie des fournitures de pétrole qui auraient été envoyées par canalisation de Perse à la Méditerranée orientale, à désigner par les deux Gouvernements et un territoire sous mandat français et à l'égard desquelles la France aura donné des facilités spéciales, et ceci, jusqu'à concurrence, de 25 % du pétrole ainsi envoyé par canalisation à des termes et conditions qui pourront être arrêtés d'accord entre le Gouvernement français et l'Anglo Persian Cy.

10° En considération des arrangements ci-dessus men-

tionnés, le Gouvernement français consentira, si le désir lui en est exprimé et dès que la demande lui en sera adressée, à la construction de deux pipes-lines distinctes avec les voies ferrées nécessaires à leur construction et leur entretien et au transport de pétrole de la Mésopotamie et de la Perse à travers les sphères d'influence française jusqu'à un ou plusieurs ports de la Méditerranée au moyen de conduites ayant été construites à travers, d'un commun accord.

11° Au cas où de tels pipes-lines ou voies ferrées viendraient à traverser un territoire se trouvant dans une sphère d'influence française, la France s'engage à accorder toutes facilités de passage sans aucune taxe ni droit de passage sur le pétrole transporté. Néanmoins, une indemnité sera due aux propriétaires fonciers, pour la surface occupée.

12° De même, la France accordera toutes facilités au port terminus pour l'acquisition des terrains nécessaires à la construction des dépôts, voies ferrées, raffineries, quais de débarquement, etc... Le pétrole ainsi exporté sera exempt de tous droits d'exportation ou de transit. Les matériaux nécessaires à la construction des pipes-lines, voies ferrées raffineries, et autres installations resteront libres de tous droits d'importation ou de droit de passage.

13° Au cas où ladite Compagnie de pétrole désirerait construire un pipe-line et une voie ferrée allant jusqu'au Golfe Persique, le Gouvernement britannique offrira ses bons offices pour obtenir des facilités identiques à cet effet.

14° *Afrique du Nord et autres colonies.* — Le Gouvernement français accordera des facilités à tous groupes franco-britanniques, de bonne réputation, ou à tout

groupe présentant les garanties nécessaires, et en règle avec les lois françaises, pour l'acquisition de concessions pétrolifères dans les colonies françaises, protectorats, zone d'influence, y compris l'Algérie, la Tunisie et le Maroc.

Il importe de remarquer que le Parlement français a décidé que dans tout groupe ainsi formé, les intérêts français devront être représentés dans une proportion d'au moins 67 %.

15° Le Gouvernement français facilitera l'octroi de toute demande de concession en Algérie qui serait actuellement soumise à son examen, dès que les demandeurs auront satisfait à toutes les exigences des lois françaises.

16° *Colonies britanniques de la Couronne.* — Autant que les règlements actuels le permettent, le Gouvernement britannique accordera aux sujets français qui désireraient faire des prospections de terrains pétrolifères et de les exploiter dans le terrain de la Couronne, des avantages identiques à ceux que la France accorde aux ressortissants britanniques dans les Colonies françaises.

17° Le présent accord ne sera pas applicable aux concessions qui pourraient faire l'objet de négociations entamées par des intérêts privés, soit français, soit britanniques.

18° Le présent accord a été initialé aujourd'hui par M. Philippe Berthelot et le Professeur Sir John Cadman, sous réserve de la confirmation respectivement par les premiers Ministres français et britanniques.

Initiales : W. L. G. (Lloyd George)
J. C. (Cadman),
A. M. (Millerand),
Ph. B. (Berthelot).

ANNEXE II

Lettre de Lord Curzon à l'Ambassadeur des Etats-Unis, du 28 février 1921.

(D'après la *Revue Pétrolifère* du 14 juin 1924, n° 82).

Les passages principaux :

.

Avant la guerre, la position, en ce qui concerne les champs pétrolifères de la Mésopotamie, était la suivante :

Les concessions pour les champs de Vilayats de Mossul et de Bagdad avaient été retenues par l'ex-Sultan Abdul Hamid pour sa « liste civile » en 1888 et 1898 respectivement, de sorte que toute entreprise privée avait été empêchée d'acquérir des droits quelconques sur ces districts particuliers.

Cette situation avait été si bien admise et reconnue que, en 1904, la Compagnie des Chemins de fer d'Anatolie qui nominalement était turque, mais en réalité, allemande, obtint un contrat de la part de la liste civile par lequel la Compagnie se chargeait d'entreprendre les prospections préliminaires des champs pétrolifères et s'assurait l'option pour leur développement à compte à demi.

4° La « liste civile » en 1906, considérant que le contrat passé avec la Compagnie d'Anatolie était arrivée à expiration, se mit en contact avec un groupe britannique dans

le but de développer les champs pétrolifères. Ces négociations qui avaient le consentement de l'Ambassadeur, à Constantinople de Sa Majesté britannique, se poursuivirent pendant l'année 1907. Elles furent suspendues pendant la crise politique qui éclata en 1908, mais furent reprises en 1909 avec le Ministre des Finances turc ; le département des concessions pétrolifères de Mésopotamie avait été en effet transféré de la « liste civile » par Firman publié de 1908 et 1909.

Le bouleversement général causé par ces événements au cours de ces années, empêcha le progrès des négociations pendant les années 1910 et 1911.

5° En 1912, des intérêts allemands essayèrent d'obtenir du Gouvernement turc la confirmation des arrangements conclus en 1904 entre la Compagnie des Chemins de Fer d'Anatolie et la « liste civile » du Sultan, dans le but apparent de poursuivre ces pourparlers et d'étendre l'objet de leur activité dans les opérations pétrolières sur l'autre partie de l'Empire turc ; ces intérêts allemands créèrent une Compagnie anonyme britannique, en partie allemande.

6° A ce développement succéda une série de négociations entre le groupe britannique et des membres de la Turkish Petroleum Cy., en vue d'amalgamer des intérêts rivaux et pour s'unir dans la poursuite devant le Gouvernement turc de l'obtention de la concession des champs pétrolifères de Mésopotamie. Ces négociations, dans lesquelles les Gouvernements britannique et allemand prirent un intérêt actif, se terminèrent au début de l'année 1914, par la signature d'un contrat pour la fusion des intérêts de la Turkish Petroleum Cy et du groupe britannique

dans une nouvelle Turkish Petroleum Cy. Ce contrat fut non seulement signé par les parties immédiatement intéressées, mais aussi au nom du Gouvernement britannique et allemand respectivement. La participation allemande dans cette nouvelle Compagnie était fixée à 25 %.

7^o Comme conséquence de cet arrangement, l'Ambassadeur de Sa Majesté britannique, à Constantinople, put intervenir auprès du Gouvernement turc pour que la Turkish Petroleum Cy. obtienne les concessions pétrolifères dans les vilayats de Mossul et de Bagdad. De son côté, l'Ambassadeur allemand intervint aussi dans le même sens auprès de la Porte.

Les négociations Anglo-Turques ne se limitèrent pas à la concession accordée à la Turkish Petroleum Cy., mais elles embrassèrent aussi de nombreuses questions, entraînant des concessions mutuelles de grande importance. Il en résulta que le Gouvernement turc, par l'intermédiaire du Grand Vizir informa le 28 juin 1914, l'Ambassadeur d'Angleterre que le Ministre des Finances, substitué à la (liste civile) pour tout ce qui touche le pétrole découvert ou à découvrir dans les vilayats de Mossul et de Bagdad, avait accordé une concession sur ces dépôts à la Turkish Petroleum Cy., ce Ministère se réservant le droit de fixer plus tard sa part dans l'entreprise et les termes du contrat. Il est bon d'ajouter que, pendant la guerre, les intérêts allemands dans la Compagnie ont été liquidés et qu'elle se trouve maintenant complètement entre les mains du Gouvernement anglais.

8^o On voit que les droits de la Turkish Petroleum Cy. sur les terrains pétrolifères des deux vilayats, provenaient d'une entente entre le Gouvernement turc et les deux Gou-

vernements intéressés, entente conclue à la suite de longues discussions diplomatiques. Si la guerre n'avait pas eu lieu et si la Mésopotamie était restée sous le contrôle des Turcs, l'exploitation des gisements pétrolifères aurait été commencée depuis longtemps. Il n'est pas possible que le Gouvernement britannique ni la validité d'entreprises concédées par le Gouvernement turc en remerciements des services rendus. Je puis ajouter que les Etats-Unis s'attendent à ce que le Gouvernement britannique reconnaisse les droits acquis du Gouvernement turc, par la Standard Oil en Palestine, or, ces droits qui sont basés sur la simple concession de permis de prospection, ne sont pas aussi forts que ceux de la Turkish Petroleum Cy. à qui le Gouvernement turc avait décidé de façon précise de transférer une concession valable et existante.

Vu : le Président de la thèse,
WILLIAM OUALID.

Vu : le Doyen,
E. ALLIX.

Vu et permis d'imprimer :
le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

EN LANGUE FRANCAISE

AYMARD (Camille). — Les batailles de la paix. La conquête du Pétrole. Paris, 1930.

AZAMI ZANGUENEH (Abdul-Hamid). — Le Pétrole en Iran. (Paris, 1933).

BÉRENGER (H). — Le Pétrole et la France (Paris 1920).

BONARD. — Le Pétrole, origine, gisements, commerce, succédanés. Paris, 1921.

BRUNSCHWIG. — Ressources mondiales du pétrole, 1932.

CHARPENTIER. — L'Histoire du pétrole et la prospection de ses gisements, 1934.

CHASSAIGNE. — Le pétrole au point de vue économique. Bordeaux, 1925.

Commission des Mandats. — Procès-Verbaux.

COURAU. — Ce qu'il faut connaître sur le pétrole. Paris, 1935.

CRUTIANS (Léon). — La Mésopotamie et la lutte pour les pétroles de Mossul. Paris, 1930.

L'ESPAGNOLE (Pierre). — La lutte mondiale pour le pétrole. Paris, 1922.

ENOD BEY. — L'épopée du pétrole. Paris, 1935.

FERDINAND LOP. — Le pétrole, le monde et la France. Paris, 1931.

FICHER. — (L.). L'impérialisme du pétrole. Paris, 1928.

FILHOL (J.). — La législation mondiale du pétrole. Paris, 1929.

FILHOL (J.) et BIHOREAU (Ch.). — Le pétrole, son industrie, son commerce, son rôle dans la politique des peuples. Paris, 1929.

FORBIN (Victor). — Le pétrole de Mésopotamie. Paris, 1933.

— Le pipe-line. Paris, 1934.

GUIDE BLEUS. — Syrie, Palestine, Iraq, Transjordanie.

KERGOMARD (J. G.) et DUBOIS. — La Géographie Economique. Paris, 1934.

LABARRIÈRE (Guillaume). — Un instrument de politique économique nationale. Brest, 1932.

LE FUR. — L'Affaire de Mossul. Paris, 1927.

LE JEUNE. — La politique française du Pétrole. Paris, 1930.

LE PAGE (Louis). — L'Impérialisme du pétrole. Paris, 1921.

MAURETTE. — Grands marchés des matières premières.

MAURIS (Ed.). — Annuaire du pétrole.

MERCIER. — Voyage aux champs de pétrole de Mossul (Compte-rendu d'une Conférence, 1934).

NICOLESKO (C.-P.). — Gisements pétrolifères de l'Irak. Paris, 1933.

NOLDE (E.). — L'Irak Origine historique et situation internationale, 1934.

OUALID (W.). — Cours de Législation Industrielle. Paris, 1934-1935.

PERREAU (Camille). — L'Economie politique. Paris, 1937.

PINEAU (Louis), PEYRED (H.). — Pétrole et son économie. Paris, 1934.

PIROU (G.). — Cours d'économie politique. Paris, 1935-1936.

ROUSIERS (Paul de). — Grandes industries modernes. Paris, 1927.

Revues.

Annuaire statistique international (S. D. N. 1936).

Bulletin Quotidien.

Courrier des pétroles.

La nature (5 mars 1933).

La Revue des combustibles liquides.

Revue de l'économie politique.

Revue économique internationale.

Revue pétrolière.

EN LANGUE ANGLAISE

CHRISTIAN. — Among the Oil Wells, 1872.

DOWSON (E.). — An inquiry into land tennure in Iraq, 1932.

EARLE (E.-M.). — Turkey, the Great Powers and Bagdad Railway, 1923.

FOSTER (A.-H.). — The making of the modern Iraq, 1935.

HAMMOND (F.-D.). — Report of the Railway of Iraq, 1927.

PARFIT (J. Thomas). — The romance of the Bagdad Railway and the gates of Orient, 1933.

SKINNER (W.-R.). — The Oil and Petroleum Year book.

The organic Law of Iraq, 1925.

Revues.

Economic Conditions in the Persian Gulf, octobre 1934.

Great Britain and the east, février 1936.

Manchester Guardian.

Oil News.

Petroleum Times, années 1934, 1935, 1936, 1937.

Petroleum World, années 1934-1935.

The Economist, février 1937.

The Financial Times.

The World Petroleum Directory. Londres, 1937.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
AVANT-PROPOS	5
INTRODUCTION. — <i>Le pétrole</i>	7
La genèse du pétrole; origine organique; origine inorga- nique, anticlinaux, synclinaux, monoclinaux	8
Extraction du pétrole; sondage	10
Raffinerie	13
Transport	15
Les trusts du pétrole	16
Les ententes entre les trusts (super-trusts)	21
L'importance économique et le rôle politique du pétrole ..	22
Pétrole et le fisc	24
Conférences mondiales	25
Les succédanés du pétrole	25
CHAPITRE I. — <i>La géographie de l'Irak</i>	28
La population	31
Les grandes villes	32
CHAPITRE II. — <i>Le pétrole de l'Irak</i>	34
La géologie et la prospection	35
CHAPITRE III. — <i>Les Compagnies concessionnaires</i>	40
Section A : L'Iraq Petroleum Cy	40
Historique. Accord de San Remo. Working Agreement.	41
Conférence de Londres	56
Concessions. L'avenant de mai 1931	57
Les forages	62
Résultats	65
Section B : British Oil Development	68
Concession	68
Mosul Oil Company Ltd	71
Résultats	75

Section C : Khanaquin Oil Company Ltd.....	76
Concession. Résultats.....	76
Raffinerie.....	80
CHAPITRE IV.....	82
Section A : Pipe-Line de l'Irak.....	82
Section B : La production du pétrole de l'Irak.....	89
Le pétrole de l'Irak et le marché européen.....	91
Conséquence de l'exploitation pétrolière pour l'Irak...	94
Raffineries.....	95
Consommation du pétrole en Irak.....	98
Section C : Différentes Compagnies nées à l'occasion de la création de l'Irak Petroleum Cy.....	100
Les filiales de l'Iraq Petroleum Cy.....	100
Mediterranean Pipe-Line.....	100
Mosul Oil Holding Cy.....	100
Iraq Petroleum Transport.....	101
Autres Compagnies.....	101
Near East Development.....	101
Compagnie Française de Pétroles.....	102
CHAPITRE V. — <i>Irak et la S. D. N.</i>	106
L'Affaire de Mossoul.....	106
La Commission des Mandats et le pétrole de l'Irak.....	110
CHAPITRE VI. — <i>La Méditerranée et le pétrole de l'Asie Occiden- tale</i>	114
CONCLUSIONS.....	119
CARTE DE L'IRAK.....	92

ANNEXES

Le texte de l'accord de San Remo.....	122
Lettre de Lord Curzon à l'Ambassadeur des Etats-Unis à Londres : 28 février 1921.....	127
BIBLIOGRAPHIE.....	131

